Мы - 'Таллинские'

Иван Феофанович Орленко

SHOUT
SHARE
IT

- Орленко Иван Феофанович
  - ○

Орленко Иван Феофанович
Мы - 'Таллинские'

Орленко Иван Феофанович
Мы - "Таллинские"

Аннотация: : Повесть "Мы - "Таллинские"" явилась итогом многолетней кропотливой работы. Автор стремился по мере возможности подтверждать свои воспоминания документами архивов (следует помнить, что доступ к ним был в те годы серьезно затруднен), данными военно-исторических исследований, вел регулярную переписку с ветеранами полка и энтузиастами, публиковал статьи в периодической печати. Книга издана скромным по советским меркам, но огромным по нынешним временам тиражом 20 000 экземпляров и является в настоящий момент единственным достаточно подробным и корректным официально изданным изложением истории 51-го полка.

С о д е р ж а н и е

Предисловие
С Тихого океана - на Балтику
Задание особой важности
Верность присяге
Маршрутами войны
Снова на Ладоге
Мы - "Таллинские"
"Пленения не будет!"
Через все невзгоды
Над Рижским заливом
Верные боевые друзья
Принимай, земля литовская!
Как лопнул "Ирбенский щит"
В огне сражений
Фашистские транспорты идут на дно
Огненный таран
Твои, Отечество, сыны
Есть сотый!
Все силы Родине!
Завершающие бои
Радость победы
Радость победы

Предисловие

Повесть "Мы - "Таллинские"" явилась итогом многолетней

кропотливой работы. Автор стремился по мере возможности подтверждать свои воспоминания документами архивов (следует помнить, что доступ к ним был в те годы серьезно затруднен), данными военно-исторических исследований, вел регулярную переписку с ветеранами полка и энтузиастами, публиковал статьи в периодической печати.

Книга издана скромным по советским меркам, но огромным по нынешним временам тиражом 20 000 экземпляров и является в настоящий момент единственным достаточно подробным и корректным официально изданным изложением истории 51-го полка.

Повесть "Крылатые торпедоносцы" по замыслу автора должна была служить отчасти вторым изданием, отчасти продолжением книги "Мы - "Таллинские"". Накопленный при издании первой книги опыт позволил сделать изложение лучше структурированным, новая рукопись отразила результаты дополнительных изысканий и обсуждений, в ней учтены многочисленные замечания и пожелания, добавлены новые материалы.

На нашем сайте мы используем более поздний текст рукописи "Крылатые торпедоносцы" в качестве основы. Данные повести "Мы - "Таллинские"" привлекаются как дополнительные, на них даются ссылки в основном тексте. Следует отметить, что некоторые материалы повести "Мы - "Таллинские"" не отражены в рукописи "Крылатые торпедоносцы" (например, описание разрушения плотины Свирь-3 ГЭС).

АРХИВ 51-го МТАП

(www.bellabs.ru/51/Book2)

С Тихого океана - на Балтику

Шел тяжелый военный 1943 год.

Программа переподготовки в военно-морском авиационном училище подошла к концу. Жду отправки на фронт. То и дело захожу в штаб, но получаю один и тот же ответ:

"Нет вызова". Наконец, обрадовали - поступаю в распоряжение ВВС Краснознаменного Балтийского флота.

Через несколько дней я был уже в Ленинграде. Принял меня командующий ВВС КБФ генерал-лейтенант авиации Михаил Иванович Самохин. Говорил он со мной недолго. Поинтересовался, какой тип самолета изучил во время переподготовки в училище.

- ИЛ-4, - ответил я. - Осваивали в дневных и ночных полетах, в различных условиях погоды.

- Это хорошо, - произнес генерал. - Как раз то, что нам нужно. Куда бы вы хотели попасть?

Подумав, ответил:

- Я еще не воевал и хотел бы служить в такой части, где есть тихоокеанцы, имеющие боевой опыт.

Генерал посмотрел на меня и сказал:

- Пойдете заместителем командира 51-го минно-торпедного полка по летной подготовке. Он только что создан и приступает к боевым действиям. Там есть и тихоокеанцы. Вылетайте сегодня. О времени вылета вам скажут в отделе кадров. Желаю успеха!

Тот июньский день 1944 года на всю жизнь остался в памяти. Осуществилась моя мечта - я стал фронтовиком! Да еще где? Под Ленинградом!

Последние годы моей службы в авиации протекали на Тихом океане. Здесь я прошел путь от рядового летчика до заместителя командира полка. Но с первых же дней войны я, как и все мои товарищи - дальневосточники, был мыслями там, где в ожесточенных боях решалась судьба Родины. Мы заваливали начальство рапортами с просьбой о переводе в действующую армию.

Ответ звучал категорично:

- У нас свой фронт. Мы здесь тоже решаем ответственные задачи. Вот и настраивайтесь на их образцовое выполнение. Когда будет нужно - пошлем в действующую.

Тех, кто отправлялся на фронт, мы называли счастливчиками. В конце концов среди них оказался и я.

51-й минно-торпедный полк базировался на одном из аэродромов юго-западнее Ленинграда. Самолет, доставивший меня сюда, приземлился перед самыми сумерками. Быстро отыскал КП - хотел представиться командиру.

- Отсутствует, - сообщил дежурный офицер. - Обратитесь к начальнику штаба.

Капитан Николай Иванович Иванов встретил приветливо, сразу стал вводить в курс дела.

- Наша Красная Армия, - сказал он, - ведет активные боевые действия по всему фронту от Белого до Черного моря и, успешно отбивая яростные контратаки врага, гонит его с территории нашей страны. После прорыва блокады Ленинграда фашисты отброшены на юго-запад, в район реки Нарва Чудское озеро - Псков.

Из рассказа начальника штаба мне стало известно, что в Финском заливе враг создал ряд оборонительных районов, минных полей, позиций и дозоров, перекрыл в районе Порккала-Удд - Таллин весь залив сетевыми заграждениями, чтобы не допустить выхода в Балтийское море кораблей КБФ. Морские коммуникации фашистов проходили по финским шхерам и

вблизи южного побережья Финского залива.

Вражеские корабли на переходе морем прикрывались истребительной авиацией.

- Основной задачей авиации КБФ, - сообщил Н. Иванов, - является уничтожение боевых кораблей и транспортов врага в Финском заливе, на коммуникациях, ведущих к нему, а также на базах.

Затем капитан рассказал, как формировался полк.

- Пришлось преодолеть много организационных трудностей, - говорил он. - Да, пожалуй, и сейчас их целая куча.

- А главное?

- Боевая подготовка все еще не на высоте.

- Сюда же опытных людей подбирали, - вырвалось у меня.

Иванов ответил не сразу. Потом сказал:

- Летчики, техники и другие специалисты попали к нам по своей настойчивой просьбе. Среди них есть тихоокеанцы и уже повоевавшие экипажи бомбардировщиков. Они, пожалуй, и составляют костяк полка. Есть летчики Гражданского воздушного флота. Они умеют водить самолет в любых погодных условиях, но не имеют даже элементарного представления об использовании боевого торпедного оружия. Немало экипажей из молодежи, только что окончившей авиационные училища по программам и срокам военного времени. Некоторые знают море и корабли только по картинкам и рассказам... Со всеми экипажами предстоит еще большая работа. Вообще, переход летчиков и техников на новый тип самолета, отсутствие навыков боевого торпедометания ставит личный состав полка в очень сложные условия.

Доводы начальника штаба были обоснованными, логичными. Николай Иванович прибыл в полк из академии и вложил много энергии в формирование штаба и служб, в организацию боевой подготовки личного состава. Было у него немало бессонных ночей, переживаний, связанных с неудачами и потерями, но он всегда оставался выдержанным, деловитым, точно в срок решал многочисленные вопросы, которые ставились перед штабом. Командир полка мог на него положиться, а подчиненные воспринимали его указания не только умом, но и сердцем.

Ныне полковник Николай Иванович Иванов - в отставке.

Начальник штаба сообщил мне, что полк имеет на вооружении американские самолеты "Бостон". Хотя эта машина у американцев и считалась штурмовиком, но для боевых действий на малых высотах она не приспособлена. У нее невысокая скорость, слабая маневренность, малый запас прочности. Отсутствие брони и передней штурманской кабины делали ее

пилотирование в плохих метеорологических условиях Балтики весьма сложным и очень уязвимым от огня зенитной артиллерии, особенно малокалиберной, автоматической. Честно говоря, мы всегда завидовали летчикам, летавшим на бронированном ИЛ-2 отечественного производства.

Тем не менее "Бостон" в руках советских летчиков, патриотов Родины, стал торпедоносцем, послушным и грозным оружием. Для этого многое сделали Василий Максимович Смирнов, исполнявший обязанности старшего инженера полка, главные руководители технической службы Георгий Федорович Яковлев (ныне полковник запаса) и Владимир Иванович Медведев, а вместе с ними и весь технический состав. Это они переоборудовали машины под торпедоносцы в примитивных условиях, вблизи линии фронта, сделали их пригодными для боевой работы по морским объектам, а затем обеспечивали эксплуатацию самолетов при выполнении сложных боевых задач. Сделать все это было нелегко.

Речь зашла о боевой подготовке летчиков. Ведь для этого открытое море требуется.

- Для отработки торпедометания, - рассказал начальник штаба, использовали "морской" полигон на Ладожском озере. Условия, конечно, не совсем подходящие. Оборудование (катера, буксиры, щиты), хотя и давало возможность экипажам произвести по несколько сбрасываний торпед, отработать в какой-то мере противозенитный маневр, без которого нельзя успешно выполнять задания, но создать полную картину боя не позволяло. Фактически полное представление о тактических элементах боя экипажи получают лишь сейчас, вылетая на боевые задания.

Иванов замолчал, горько усмехнулся и продолжал:

- Полигон находится всего в двадцати километрах от линии фронта. Требуется надежное прикрытие с воздуха. К сожалению, оно не всегда имеется, а это приводит к печальным последствиям. Совсем недавно - 6 июня во время тренировки внезапно появились четыре вражеских истребителя. Они подошли незаметно, на малой высоте и сразу сбили один наш самолет. Экипаж во главе с младшим лейтенантом Жестковым погиб.

Закончив разговор, капитан проводил меня до общежития. Здесь мы и распрощались.

Утром представился командиру полка майору В. М. Кузнецову. Он раньше тоже служил на Тихом океане. Там мы встречались.

Я отправился на аэродром. Он имел бетонированную взлетно-посадочную полосу, удовлетворявшую требованиям эксплуатации торпедоносцев с полной боевой нагрузкой. В конце полосы была

произведена глубокая вспашка, созданы "улавливатели" на случай прекращения взлета или отказа тормозов на посадке. Фашисты, отступая, сильно повредили летное поле. Во многих местах виднелись следы засыпанных воронок. "Здорово потрудились наши товарищи из строительного батальона, - невольно подумалось мне. - Не так-то легко подготовить изуродованный аэродром к эксплуатации".

Все поле аэродрома покрылось зеленым ковром дикого клевера с белыми и лиловыми цветами. А вокруг высились красавицы березы и сосны. Они как бы хотели надежно укрыть своими кронами наши самолеты от глаз вражеских разведчиков. Воздух был настоян приятным запахом трав, Слышалось жужжание пчел, щебетание птиц. Совсем мирная картина!

Но аэродром жил своей полнокровной жизнью. Шла подготовка самолетов к боевым вылетам: подвозился боезапас - торпеды, бомбы, мины, патроны... От самолета к самолету сновали бензозаправщики.

Торпедоносцы находились в укрытии. Возле некоторых из них группами стояли летчики, штурманы, техники. Подошел к одной, представился.

- С Тихого? - переспросил улыбаясь высокий белокурый офицер. Земляками, значит, будем.

Кто-то сзади схватил меня за плечо. Я обернулся: передо мной стоял старый сослуживец - майор Илья Ниофитович Пономаренко.

- Ну и ну, - проговорил он, крепко сжимая меня в объятиях. - К нам прибыл. Рад, дружище!

- И я тоже.

Мы не виделись несколько лет. Еще до войны оба попали по специальному партийному набору в отряд курсантов при Харьковском авиационном училище и вместе осваивали летное дело. Он был старшиной отряда, а я секретарем партийной организации.

С первого же дня я проникся к Илье глубокой симпатией. Было в нем что-то юношески задорное, и в то же время раз навсегда решенное. Он твердо знал свое призвание, знал куда ведет выбранная им дорога, что надо делать, чего требует Родина.

А внешне Пономаренко ничем не выделялся. Таких можно встретить часто. У него большие, чуть прищуренные глаза. Худощав, выше среднего роста, немного сутуловат.

Подкупал характер Ильи. Его взгляды покоились на твердых убеждениях. Если возникали какие-либо сомнения, он не мог таить их в себе, делился с товарищами. А на это нужна известная смелость. В принципиальных вопросах был непримирим. Не

терпел лжи, лицемерия, бахвальства и был способен сказать человеку в глаза то, что о нем думает. Любил подшучивать над приятелями, но легко воспринимал шутки и в свой адрес.

Мы опять обнялись. Илья сказал, смеясь:

- Верна народная пословица: "Гора с горой не сходится, а человек с человеком - всегда".

Отошли в сторону. Стали вспоминать пережитое. Оказалось, что уже во время советско-финляндского конфликта Илья водил в бой группы бомбардировщиков. Его питомцы еще тогда показали себя бесстрашными и умелыми воздушными бойцами. Потом служил инспектором ВВС Краснознаменного Балтийского флота, заместителем командира 1-го гвардейского минно-торпедного авиационного полка по летной подготовке. И здесь проявились его большие организаторские и педагогические способности. Многие его ученики стали мастерами торпедных атак, грозой вражеских кораблей в море и на базах.

В 51-м минно-торпедном полку Илья тоже был заместителем командира по летной подготовке. Перевод из 1-го гвардейского не был, конечно, повышением по службе, но означал большое доверие, которое ему оказало руководство авиацией флота: не каждый способен создать новую, боеспособную авиачасть.

Рассказы сослуживцев, да и мои наблюдения в дальнейшем показали, что Пономаренко являлся умелым воспитателем.

Подготовка летчиков к боевым действиям, особенно молодых, прибывших из училищ, - процесс длительный и кропотливый. В мирное время их ввод в строй, освоение полетов в сложных условиях длился годами. На фронте обстановка требовала достичь того же за один-два месяца, а то и за недели.

Уместно отметить, что тактика торпедоносцев принципиально отличалась от тактики других видов авиации. Торпедоносцы вели бой на малых высотах в открытом море и, подчас, без истребительного прикрытия. По ним вражеские корабли открывали огонь из всех видов оружия. Каждый экипаж вырабатывал свои приемы ведения боя, совсем не похожие на методы боевых действий другого экипажа, подчас весьма и весьма рискованные. Этого и добивался Илья Пономаренко. Он доводил обучение каждого до конца. Учил и словом, и личным показом. Терпения у него хватало.

От Пономаренко я узнал, что в 51-м полку, среди других полков бомбардировочной авиации, впервые на Балтике внедрялось топмачтовое бомбометание против кораблей и транспортов противника. Такое название оно получило от топовых огней, расположенных на мачтах корабля, на уровне которых и сбрасывались бомбы. Смысл его заключался в том, что

самолет подходил к цели на высоте 30 метров и на удалении 200-250 метров сбрасывал серию бомб весом 250-500 или 1000 килограммов каждая.

Бомбы, ударяясь плашмя о водную поверхность, рикошетировали и попадали в борт корабля. Если удачно сбросить серию из четырех бомб, то по крайней мере три поражали цель. Взрыв бомбы происходил не на палубе, где у крупных боевых кораблей наибольшая броня, а ниже защитного пояса и даже под днищем, в наиболее уязвимом месте. Топмачтовое бомбометание значительно проще торпедометания. Поэтому, как правило, все молодые летчики в первых боевых вылетах брали бомбы, а когда становились "обстрелянными" и приобретали боевой опыт, то получали право летать с торпедой.

Творцом внедрения нового способа бомбометания на Балтике был талантливый штурман полка, один из лучших специалистов ВВС КБФ майор Григорий Антонович Заварин. Именно ему, бывшему штурману 8-й авиабригады, поручили готовить летный состав к боевой работе во вновь созданном полку. Заварин обладал прекрасными качествами воспитателя. В нем сочетались строгость и доброта. Причем, строг и требователен он был прежде всего к самому себе.

Григорий Антонович отдавал все силы работе с людьми, за короткое время превращал их в зрелых специалистов, способных летать днем и ночью, в условиях сложной погоды Балтики. Не случайно, в полку пели такую песенку:

"Не надейся пилот на погоду, А надейся на свой самолет. Уничтожишь врага ты и с ходу, Если штурман тебя не подведет".

Однажды экипаж лейтенанта П. А. Шилкина (штурман младший лейтенант П. С. Фальков) вражеских кораблей в море не обнаружил и произвел бомбоудар по запасной цели. На обратном пути летчик уклонился от маршрута, потерял ориентировку и совершил вынужденную посадку. Майор Г. А. Заварин произвел тщательный разбор этого случая со всем летным составом и потребовал подробного изучения района полетов, принял ряд других мер, исключающих такие явления.

Флагманский штурман учил молодых летчиков не только на земле (в классе и на полигоне), но и непосредственно в бою. Вот тому пример.

В начале Великой Отечественной войны, когда полчища фашистов рвались к Ленинграду, флагштурман 8-й авиабригады неоднократно вылетал на боевое задание с молодым летчиком младшим лейтенантом Муравьевым. 11 июля 1941 года в составе его экипажа Заварин уничтожил две вражеские автобензоцистерны в районе Пскова. Командование дало

хорошую оценку выполнению задания, но штурман заметил, что летчик недостаточно уверенно действовал в атаке, а главное, не совсем правильно маневрировал в зоне зенитного огня. Разобрав подробно ход полета, флагштурман на следующий день опять вылетел в составе экипажа Муравьева и в районе Горохова уничтожил три грузовых автомашины фашистов. 13 июля состоялся третий вылет с Муравьевым, во время которого в Рижском заливе успешно атаковали с пикирования вражеский транспорт.

- Теперь младшего лейтенанта Муравьева можно допустить к самостоятельным боевым полетам. Экзамен выдержал успешно, в районе цели действовал правильно, - докладывал Заварин командиру авиабригады А. Н. Суханову.

В 51-м полку Заварин работал в тесном контакте с майором Пономаренко. Это было единение двух талантливых авиаторов, мастеров торпедно-бомбовых ударов. Они совместно разрабатывали тактику их нанесения. Боевая жизнь подсказывала, что звено из трех самолетов, узаконенное уставом для бомбардировщиков, нельзя было механически переносить на минно-торпедную авиацию. И хотя до конца войны штатной единицей для торпедоносцев все же оставалось звено трехсамолетного состава, фактически звено состояло из четырех самолетов - двух торпедоносцев и двух топмачтовиков. При непосредственном участии Пономаренко и Заварина был разработан и внедрен метод взаимодействия самолетов звена. Вызвано это было изменением обстановки на коммуникациях противника. Когда вражеские транспорты ходили в одиночку, без прикрытия боевых кораблей, наши самолеты совершали успешные крейсерские полеты или вели "свободную охоту". Весной 1944 года Балтийское море перестало быть "внутренним морем" фашистской Германии. Если год назад вражеские транспорты шли с включенными ходовыми огнями, то теперь картина резко изменилась: на коммуникациях ходили конвои транспортов под сильной охраной боевых кораблей и истребительной авиации. В этих условиях нашим летчикам потребовалось менять и тактические приемы воздействия на противника. Выход в атаку торпедоносца стал возможным только после подавления огня фашистской зенитной артиллерии, особенно малокалиберных автоматических установок.

Вблизи побережья и в базах эту задачу с успехом решали штурмовики ИЛ-2. Когда же пришлось действовать по конвоям в открытом море, у "ИЛов" не хватало радиуса действия. Оставался единственный выход - использовать для этой цели топмачтовики и с помощью их крупнокалиберных пулеметных установок, бомб

различного калибра подавлять огонь зенитной артиллерии или уничтожать корабли сопровождения, расчищая путь торпедоносцу и обеспечивая ему выход в атаку для торпедного удара.

Как показала жизнь, роль заместителя командира по летной подготовке и флагманского штурмана полка в подготовке летного состава к боевым действиям была неизмеримо высока, особенно в минно-торпедной авиации. В самые напряженные дни боевой работы, когда тяжелые бои вырывали из нашей среды немало экипажей и им на смену приходило молодое пополнение, мы часто добрым словом вспоминали Героев Советского Союза Илью Ниофитовича Пономаренко и Григория Антоновича Заварина.

...Наш разговор с Пономаренко прервал посыльный. Илью вызывали по телефону из Ленинграда. Встретились часа через два в столовой. Усмехаясь, он сказал:

- Такие дела, друг, что даже поработать вместе с тобой не дали.

- Кто не дал? - вырвалось у меня.

- Командующий, генерал Самохин. Приказал немедленно прибыть в свой штаб. Назначен опять инспектором. Ты ведь прибыл сюда меня сменить. Ничего! Теперь я буду у вас частым гостем, наговоримся.

Илья быстро поел, пожал мне руку и исчез. Вскоре он улетел в Ленинград. А я продолжал знакомиться с личным составом. Люди понравились. Они были закалены духовно, хорошо обучены и готовы лицом к лицу встретиться с фашистами, посягнувшими на нашу священную советскую землю.

* * *

В тот же день я познакомился с заместителем командира полка по политической части майором Григорием Васильевичем Добрицким. О нем немало хороших слов сказали и начальник штаба Иванов, и Илья Пономаренко.

Впоследствии мы с Добрицким подружились. По-отечески заботливый и чуткий к людям, он всегда знал их нужды и чаяния, с любым находил общий язык, умел прийти на помощь в трудную минуту, дать совет. Каждое слово произносил от души, чем и подкупал слушателей.

Однажды, когда 1-я эскадрилья понесла большие потери (в тот день мы потеряли и командира эскадрильи капитана Андрея Лукича Михайлова), у летного состава резко упало настроение. Люди глубоко переживали гибель товарищей, ходили подавленные, а назавтра полку предстояло выполнять новое ответственное задание. Григорий Васильевич решил провести концерт художественной самодеятельности. Вначале некоторые офицеры неодобрительно отнеслись к решению замполита.

В назначенное время мы вдвоем пришли в клуб, а потом робко перешагнули порог еще несколько человек. Петь начал сам замполит, я пытался его поддержать, но оказался плохим помощником. Песню подхватили другие. Понемногу подавленное настроение рассеялось. Расходились жизнерадостные.

- Ну и раскачал ты хлопцев!

- Это еще не все, - ответил Добрицкий. - Сейчас проверю, чтобы в столовой не забыли устроить хороший ужин.

- И без лишней жидкости, конечно?

- Почему же? Именно сейчас положенная норма будет "к месту"!

Таким был наш замполит. Проводить в полет летчиков, сказать им нужное слово перед боем, а потом организовать встречу победителей, нам казалось, что лучше нашего замполита Григория Васильевича Добрицкого никто не мог.

Мы возвратились в штаб. Замполит пригласил меня в свой "кабинет" маленькую рабочую комнату. Зашел разговор о Ленинграде и ленинградцах. Григорий Васильевич сказал:

- Трудно представить себе все то, что пережили и город, и его жители в период блокады. Голод и холод, бесконечные бомбежки и методический артиллерийский обстрел... И так 900 дней и ночей подряд! Сотни тысяч погибших стариков, женщин и детей! Почти по тысяче на каждый день блокады вот итог кровавых дел фашистских извергов... Поэтому и бить их надо еще крепче! Январь 1944 года принес нам радостную весть: войска Ленинградского фронта перешли в наступление и, прорвав вражескую оборону, с тяжелыми боями освобождали священную ленинградскую землю. Фашисты создали вокруг Ленинграда мощные укрепления, поэтому первые километры наступления наших войск были самыми трудными.

В результате наступления советские войска отбросили врага далеко на юго-запад и значительно потеснили его в районе Карельского перешейка.

- Гитлеровцы мечтали совершить прогулку по Невскому, - продолжал Добрицкий. - Что ж, им предоставили такую возможность. Я видел на улицах Ленинграда многотысячные колонны пленных фашистских солдат и офицеров. Где начиналась голова такой колонны, а где кончался хвост, определить было невозможно. Они шли по разрушенному городу, но не как победители, а как преступники, под конвоем наших бойцов. Пленных сопровождали гневные, суровые лица жителей Ленинграда, и на каждом можно было прочесть гордость за свой город - герой, который выдержал тяжелые испытания, но не сдался. У многих на глазах я видел слезы ненависти к тем, кто

убил здесь их родных и близких...

* * *

Григорий Васильевич пригласил осмотреть офицерский городок, где жили летчики. Не спеша отправились в путь.

В центре городка находился уютный домик.

- Здесь была вилла командира фашистской авиачасти, - объяснил замполит. - А вокруг жили офицеры. Обратите внимание: городок обнесен несколькими рядами колючей проволоки.

- Зачем?

- Как огня боялись партизан, - ответил Добрицкий. - Да они даже своим нижним чинам не доверяли. У ворот красовалась надпись: "Вход солдатам на территорию офицерского городка строго воспрещен".

Мы осмотрели некоторые пустовавшие жилые помещения. Они хранили следы фашистской "культуры": углем, красками, а то и просто карандашом на стенах были намалеваны непристойные рисунки с пошлыми стихотворными надписями. Все это вызывало отвращение и ненависть к их авторам. Не выдержав, спросил:

- Почему же оставили эту мерзость на стенах?

- Руки еще не дошли, - махнув рукой, сказал майор. - Всего несколько дней прошло, как сюда перебазировались. Сюда никто вселяться не хочет. Но завтра начнем генеральную чистку...

Так прошел первый день моего пребывания в минно-торпедном полку. А потом потекли боевые будни, наполненные удачами и неудачами фронтовой жизни.

Задание особой важности

...Командира полка и начальника штаба вызвали в Ленинград к генералу Самохину. Пробыли они там недолго. Вместе с ними возвратился майор Пономаренко. Весь руководящий состав полка пригласили на КП.

Увидев Пономаренко, я удивился. Он улыбнулся и обронил:

- Прилетел помогать. Зачем? Сам поймешь. Исчезну, когда освоишься.

Когда все собрались, начальник штаба Иванов сказал:

- Получено задание особой важности: разрушить плотину ГЭС на реке Свирь. Мы, недоумевая, переглянулись.

- Да. Разрушить плотину! Жалко, но надо. Другого выхода нет.

Начальник штаба объяснил собравшимся обстановку и задачу полка.

- Темпы наступления наших войск нарастают, - говорил он. - На Карельском перешейке в ходе ожесточенных боев они продвигаются вперед. Настала пора выбить врага с позиций

между Ладожским и Онежским озерами. Туда в спешном порядке подтягиваются свежие резервы Красной Армии, артиллерия, колонны танков. На нас возложено ответственное дело, какого еще не знала практика Великой Отечественной войны.

Свирская ГЭС находилась в руках противника и это значительно усложняло наступательные действия наших войск. Мощные оборонительные сооружения фашистов выше гидроэлектростанции дополнялись естественным препятствием скоплением массы воды на реке Свирь, местами шириной более километра. Не исключалась возможность затопления позиций наших наземных войск ниже плотины. Чтобы ликвидировать эту опасность и облегчить наступление наших войск, требовалось спустить воду из водохранилища, для чего нужно было либо открыть шлюзы, либо взорвать плотину. Но поскольку ГЭС находилась у фашистов и шлюзы открыть нельзя, оставался единственный выход - разрушить плотину. Она представляла собой железобетонную стену, длиной около 300 и шириной 13 метров. В левой ее части находился шандор длиной 35 метров.

- Следует учесть, - говорил начальник штаба, - что уровень воды в водохранилище ниже верхнего края плотины на 1,5 - 2 метра. Наибольшая глубина водоема - до 15 метров. Самым уязвимым местом является шандор, он и намечен для разрушения.

На совещании у командующего флотом специалисты высказали различные мнения относительно сил и средств, необходимых для выполнения боевой задачи, но в конце концов все свелось к одному: разрушить плотину можно только торпедным ударом, постановкой плавающих мин и, наконец, топмачтовым бомбометанием, при котором достигается наибольшая вероятность попадания.

- Нам, - продолжал начальник штаба, - приказано выделить восемь топмачтовиков. Они будут взаимодействовать с пятеркой торпедоносцев и миноносцев. Выполнение задания назначено на 20 - 21 июня 1944 года. Первыми с наступлением рассвета наносят удар торпедоносцы, а затем - топмачтовики. Последними сбрасывают плавающие мины миноносцы.

- Кто из наших будет участвовать? - спросил штурман полка.

- Хотели об этом с вами посоветоваться, - ответил командир полка.

- Думаю, что надо это поручить эскадрилье капитана Тихомирова, предложил майор Добрицкий.

Все согласились с замполитом. Выбор пал не случайно. До войны Иван Васильевич Тихомиров жил в Ленинграде. Он любил в нем каждый уголок, каждый камушек, а воевать пришлось на

других фронтах. Долго и настойчиво просил командование перевести в ряды защитников Ленинграда. Наконец, просьбу удовлетворили - его направили в 51-й минно-торпедный полк.

За короткое время пребывания в полку капитан завоевал всеобщее уважение к себе. Его авторитет основывался на высоком летном мастерстве, глубокой человечности, строгой, но справедливой требовательности. Подчиненные верили ему, а в этом залог того, что в бою они выполнят любой приказ командира, пойдут за ним на любое испытание.

На какую-то минуту все замолчали. Нарушил тишину майор Пономаренко. Он сказал:

- Тихомиров - опытный, смелый летчик и умелый руководитель. Но и задание дано сложное и ответственное. Для многих из экипажей это первое суровое испытание. Выдержат ли они? Думаю, что выдержат. Тут многое и от нас зависит.

Майора поддержал начальник штаба Иванов:

- Нужно тщательно подготовиться к операции. Враг несомненно окажет сильное противодействие зенитной артиллерией и истребительной авиацией. Надо быть готовым к любой неожиданности, следует все предусмотреть, ничего не упустить. В бою любой просчет обходится дорого...

Подготовка к операции развернулась в тот же день.

19 июня эскадрилья Тихомирова провела последний раз усиленную тренировку. Для наглядного изучения цели и безошибочного выхода на нее с малых высот, вблизи линии фронта на сухопутном полигоне, почти в натуральную величину полигонная команда известью изобразила Свирскую ГЭС, на которую каждый экипаж сделал по два-три захода.

Тщательно на картах экипажи изучили район цели. Но тут выяснилось, что на полигоне бомбы весом более 250 килограммов еще никто не сбрасывал. Как же определить баллистические данные бомб более крупного калибра, скажем, 500 и 1000 килограммов, которые будут сброшены на цель? В разрешении этой задачи большая заслуга принадлежала Пономаренко и Заварину. Но и это не все. Из выделенных восьми самолетов наружными держателями тяжелых бомб были оборудованы только четыре самолета, остальные имели внутрифюзеляжные держатели для подвески лишь 250-килограммовых бомб.

Взлетно-посадочная полоса, из-за небольших размеров, требовала от летчиков предельного внимания и позволяла взлет только с уменьшенным запасом горючего и с боевой нагрузкой в полторы тонны. Исходя из этого и был установлен вариант бомбовой нагрузки: четыре топмачтовика берут по одной тысячекилограммовой и пятисоткилограммовой бомбе, а четыре

самолета по четыре 250-килограммовых бомбы каждый. Взрыватели ставились так, чтобы обеспечить взрыв бомбы на дне, у основания плотины и чтобы до момента взрыва самолет успел отойти на безопасное расстояние.

Так закончился последний день запланированной напряженной подготовки к выполнению боевой задачи. Всех не покидала мысль - а что принесет следующий, решающий день?

...Раннее утро. Аэродром зажил своей обычной фронтовой жизнью. Рокот прогреваемых моторов сотрясал воздух. Экипажи находились у своих самолетов. Лица у всех суровые, сосредоточенные. Ждали приказа на вылет. Время шло, а его все не было. Люди начали волноваться.

- Может отменили задание? - спросил Тихомирова лейтенант Иосиф Сачко.

Капитан собрался ответить, но его срочно вызвали на КП. Вернувшись, он сообщил:

- Вылет откладывается. Ночью на нашу цель вылетали два торпедоносца. Самолет лейтенанта Шведова попал в туман, неожиданно поднявшийся с озера, отклонился от маршрута и был сбит зенитным огнем фашистов. Экипаж лейтенанта Миронова возвратился на аэродром с торпедой, не выполнив задания. Теперь внезапность нашего удара исключается. Для выяснения обстановки вылетел разведчик. Нам приказано оставаться у машин и ждать команды.

Медленно тянулось время. Но вот и сигнальная ракета. Стрелки на циферблате показывали 9 часов 40 минут, когда первая пара топмачтовиков поднялась в воздух. Ведущим шел капитан Тихомиров. Обязанности штурмана у него выполнял капитан Н. И. Савинов, а стрелка-радиста - старшина М. П. Артамонов. Ведомым у Тихомирова был младший лейтенант Сенюгин. Через заданные интервалы взлетели еще три пары: лейтенанты И. К. Сачко и П. И. Шилкин, старший лейтенант Е. М. Николенко и лейтенант Канторовский, старший лейтенант Н. Ф. Филимонов и лейтенант Б. И. Семенов.

- По маршруту шли, едва не касаясь верхушек сосен, - рассказывал потом Тихомиров. - Это требовало максимального внимания. У меня же в голове была одна мысль: не опоздать с разворотом... То и дело спрашиваю у штурмана, а он уверенно отвечает: "Все нормально!" Волнуюсь, хотя понимаю, что напрасно - Николай Иванович Савинов один из лучших специалистов полка. Волновало и то, как будут действовать экипажи над целью. Правда, еще во время тренировки договорились: перед выходом на объект ведомые каждой пары по команде ведущих увеличивают интервал до двухсот метров и тем самым

обеспечивают обоим самолетам свободу противозенитного маневра и прицеливания. Время пребывания на боевом курсе минимальное - три-пять секунд. Заход - со стороны водоема по течению. Сбрасывание бомб - залповое.

...Моторы работают на полную мощность. Скорость максимальная. Голову сверлит одна мысль - только бы не промахнуться, только бы все бомбы уложить в цель.

- И вот уже видна плотина, - подключается к разговору возбужденный лейтенант И. К. Сачко. - Ловлю ее на перекрестие прицела, нажимаю на рычаг сбрасывания и все бомбы сразу отделяются от самолета. При первом ударе о воду из-за небольшого превышения плотины над уровнем реки часть пятисоткилограммовых бомб, делая "барс", перелетела через плотину, а бомбы в тысячу килограммов, делая "барс", ударялись в шандор и падали на дно, под основание плотины, где через установленное время взрывались. Фугасные 250-килограммовые рикошетом уходили под стену плотины, после чего следовал взрыв.

- Ура-а-а! - невольно вырвалось у старшины М. П. Артамонова, увидевшего водяные столбы у плотины, а таких взрывов потом было много.

В результате удара первой восьмерки бомбардировщиков была подорвана часть шандора, уровень воды через три часа заметно снизился. При выходе из атаки летчик старший лейтенант Е. М. Николенко огнем из крупнокалиберных пулеметов рассеял группу фашистских солдат, а стрелки-радисты обстреляли зенитные точки. Все наши самолеты подверглись артиллерийскому и пулеметному обстрелу, но только два получили пулевые пробоины, остальные повреждений не имели. На аэродром все экипажи возвратились благополучно и были готовы совершить повторный вылет.

- Твердый орешек! Попаданий много, а внешний вид плотины не изменился, - делились впечатлениями между собой летчики.

Первый успех вселил в людей уверенность и теперь уже никто не сомневался, что задание особой важности будет выполнено.

Второй удар по правому отсеку шандора произвела четверка топмачтовиков. Отмечено прямое попадание в цель тысячекилограммовой бомбы и четырех фугасных 250-килограммовых. В результате правый отсек шандора был полностью разрушен. Враг вел ожесточенный огонь, но наши летчики действовали исключительно умело и дерзко.

Третий удар эскадрилья нанесла по левому отсеку шандора, сбросив такое же количество бомб как и во втором налете. По наблюдениям экипажей все бомбы попали в плотину.

Целый день наши летчики без передышки делали один боевой вылет за другим, продолжая наносить удары по плотине. Не успевал самолет приземлиться, как его тут же заправляли горючим, подвешивали бомбы, делали беглый осмотр.

Утром 21 июня могучий грохот бомбоударов топмачтовиков И. В. Тихомирова вновь потряс карельские леса. Первыми взлетели летчики Е. М. Николенко и Б. И. Семенов, а за ними ушла в воздух вторая пара - летчики Н. Ф. Филимонов и Сенюгин. Их сменили экипажи И. В. Тихомирова и Канторовского, И. К. Сачко и П. И. Шилкина. Немногим более часа восемь самолетов парами, через неравные промежутки времени поражали плотину. Десять бомб попали в цель и она была разрушена по длине до 35 метров. Река Свирь вошла в нормальное русло.

В тот же день начала громить врага наша артиллерия и пошла в атаку пехота. К исходу дня 21 июня войска 7-й армии Карельского фронта прорвали вражескую оборону и захватили несколько плацдармов на правом берегу реки Свирь. Путь для наступления советских войск был расчищен.

На следующий день командир эскадрильи И. В. Тихомиров сделал разбор боевых полетов. Он отметил, что подготовка и выполнение боевой задачи по разрушению плотины прошли успешно. Враг не ожидал подобного рода операции и не сумел должным образом организовать защиту весьма важного для себя объекта. Примененный способ топмачтового бомбометания показал высокую эффективность и большую вероятность попаданий, равную 60 процентам (сброшено 66 бомб, прямых попаданий - 39).

Мы сделали для себя и определенные выводы. В результате быстрого перемещения самолета при полете на минимально малых высотах над сушей уменьшились потери от огня вражеской зенитной артиллерии, так как наводчики не успевали изменять наводку по горизонту. За 24 самолето-вылета только четыре машины имели незначительные повреждения. Потерь в людском составе не было. Стало ясно, что для уничтожения особо важных объектов на море, в базах, включая крупные боевые корабли, целесообразно применять топмачтовое бомбометание, требующее наименьших затрат сил и средств.

С радостью и гордостью личный состав эскадрильи заслушал телеграмму, поступившую от общевойскового командования, с выражением благодарности участникам операции за большую и своевременную помощь пехоте. Все летчики, вылетавшие на задание, были награждены орденами.

Эскадрилья капитана Тихомирова выдержала первый экзамен на зрелость, действовала дружно, слаженно. Разрушение плотины

стало важным этапом в подготовке полка к массированным действиям на море и в базах врага.

Иван Васильевич мечтал еще о многом... Но он не дожил до дня Победы. Герой Советского Союза И. В. Тихомиров погиб при постановке мин в военно-морской базе Клайпеда (Мемель), не успев получить высокую награду Родины - орден Ленина и Золотую Звезду Героя, которыми он был награжден 22 июля 1944 года.

Инженер эскадрильи Василий Максимович Смирнов так рассказывал о последнем полете своего командира:

- В тот день с наступлением темноты Иван Васильевич только что выполнил полет на постановку мин. После посадки, пока его самолет готовили к новому вылету, Тихомиров все время сидел на пне и о чем-то думал. Когда я докладывал, что машина готова к вылету, Иван Васильевич даже не встал. Это показалось мне странным. Направляясь к самолету, он сказал: "Устал я, Василий Максимович, но ведь другие устали еще больше меня, всем трудно!" Затем он быстро сел в кабину, а я встал на плоскость, расправил привязные ремни, поправил парашютные лямки, в кабине все приготовил к запуску и уже на ходу напомнил летчику о переключении бензобаков. Не успел я спрыгнуть на землю как заработал левый мотор... С этого полета наш командир не вернулся. Экипажи, которые в это же время ставили мины, видели в воздухе большой силы взрыв, причина которого неизвестна. Может быть в самолет попал снаряд или вражеская пуля пробила бензобак. Мы потеряли талантливого командира, человека высокой культуры, боевого друга, товарища и наставника...

Фашисты при отступлении разграбили и разрушили Свирскую гидроэлектростанцию. Они вывезли в Германию всю аппаратуру, кабели, моторы, лифты и другое оборудование станции, взорвали мосты, четыре главных турбины и две вспомогательные, сожгли трансформатор. Фашистские варвары полностью уничтожили рабочий поселок Свирской гидроэлектростанции. Отступая под натиском Красной Армии, враг превращал советскую территорию в "зону пустыни".

"Но пусть знают гитлеровские головорезы, что советский народ не простит им ни одного преступления, совершенного ими на советской земле", говорилось в сообщении Совинформбюро вечером 23 июня 1944 года.

Отгремели бои на реке Свирь. Гидроэлектростанция давно восстановлена и дает ток для нужд народного хозяйства, но имена тех, кто освобождал ее от врага, навсегда останутся в памяти народной.

Возрожденная из руин ГЭС - лучший памятник героям.

Верность присяге

...Наступление войск Ленинградского и Карельского фронтов и Краснознаменного Балтийское флота успешно развивалось. Гитлеровское командование принимало все меры, чтобы остановить дальнейшее продвижение советских войск.

Ожесточенные бои шли севернее Ленинграда на Карельском перешейке, готовились крупные наступательные операции наших войск восточнее Ленинграда в направлении Петрозаводска. Большой силы достигли воздушные бои.

К этому времени значительно выросла по своему составу и авиация Краснознаменного Балтийского флота. С вводом в строй 51-го полка минно-торпедная авиация флота удвоилась. Удвоились и обеспечивающие силы. С Черного моря, где война практически закончилась, на Балтику перебазировалась штурмовая авиадивизия. Возросло и количество истребительной авиации.

1-й минно-торпедный полк перебазировался на один из освобожденных аэродромов Литвы и действовал на коммуникациях в южной части Балтийского моря, а район Финского залива и Таллина по-прежнему оставался за нашим полком.

В Финском заливе боевая работа не утихала ни днем, ни ночью. Используя всякую возможность, торпедоносцы наносили удары по вражеским кораблям и по пунктам их стоянок. Дневные экипажи сменялись "ночниками", которые действовали в любых условиях. Это были опытные, обстрелянные экипажи. Их в полку называли "стариками", главной ударной силой. "Стариков" можно было узнать даже по походке, они держались как-то по особенному. Внешне для неискушенного человека могло показаться, что они медлительны и чересчур важничают. На самом же деле это были скромные воздушные бойцы, умевшие все делать без лишней суматохи, четко и строго в указанный срок. В каждом из них никто и никогда не видел какого-либо волнения, нервозности. Любое боевое задание они воспринимали как обычное. Вся молодежь завидовала им, а некоторые, подражая "старикам", свои летные планшеты носили так же - с длинными лямками до пяток и всегда на одном и том же плече.

В ночь на 23 июля 1944 года 51-й минно-торпедный полк нанес первый бомбоудар по вражеским кораблям в западной части Финского залива в районе Палдиски. В нем приняло участие звено из трех самолетов. Задание выполнялось в белую ночь, без истребительного прикрытия. Для выполнения задания были выделены лучшие экипажи полка, имевшие опыт боевой работы и награжденные за успехи в боях с фашистами. Ведущим

летел отважный экипаж заместителя командира полка майора И. Н. Пономаренко, трижды награжденного боевыми орденами, а с ним штурман полка майор Г. А. Заварин и в качестве стрелка-радиста начальник связи полка старший лейтенант П. М. Черкашин, который летал на боевые задания на Балтике в составе экипажа с 1941 года и неоднократно награждался.

Ведомыми на задание вылетели: командир 1-й эскадрильи капитан В. А. Меркулов со штурманом капитаном А. И. Рензаевым и начальником связи эскадрильи младшим лейтенантом В. В. Быковым и экипаж заместителя командира 2-й эскадрильи Е. М. Николенко (штурман лейтенант А. М. Грабов и стрелок-радист сержант Ломагин). Все они награждены орденами.

Особенно хочется отметить В. В. Быкова. Он начал войну краснофлотцем, воздушным стрелком-радистом, а закончил ее начальником связи полка, старшим лейтенантом. На его счету 467 боевых вылетов, 21 потопленный вражеский транспорт и корабль в составе экипажа, 8 лично сбитых истребителей фашистов. Вылет прошел успешно. Несмотря на противодействие зенитной артиллерии, прикрывшей вражеские корабли, Пономаренко потопил эсминец типа "Теодор-Ридель", а Меркулов - сетевой заградитель. Николенко атаковал транспорт, но неудачно.

Все самолеты вернулись на свой аэродром. Это было неплохое начало боевых действий на море и поучительный пример всему летному составу.

В 1-м минно-торпедном авиаполку хорошие результаты имели крейсерские ночные полеты (свободный поиск и уничтожение кораблей противника).

Мы пробовали использовать этот опыт и у себя. В ночь на 29 июня в свободный поиск вылетели экипажи старших лейтенантов В. Г. Сафронова и Н. Ф. Филимонова. Шли по маршруту Рижский залив - Ирбенский пролив - Хийумаа Финский залив. Море оказалось окутанным густой дымкой. Обнаружить вражеские корабли не удалось и пришлось возвращаться обратно, не сбросив торпеды.

Следующей ночью в воздух поднялись четыре торпедоносца. Лейтенант Е. П. Захаров обнаружил и атаковал транспорт, но цель не поразил. Капитан П. Н. Михайлов сбросил бомбы в танкер и тоже безуспешно. Не дали результата также полеты над морем капитана Тихомирова и лейтенанта Сквирского.

Тихомирову нельзя было возвращаться на аэродром с бомбами. Он быстро нашел выход и нанес удар по вражескому железнодорожному эшелону, разбив двумя бомбами четыре и повредив шесть вагонов, паровоз, здание станции.

Как ни горько в этом признаться, но свободный ночной поиск оставался в полку слабым местом до конца войны. Редко удавалось визуально, без радиолокационного обеспечения обнаружить и атаковать боевые корабли и транспорты врага.

Результативнее оказались групповые ночные вылеты к базам фашистов. Ярким примером тому может служить весьма успешный удар, нанесенный в ночь на 1 июля по базе вражеских торпедных катеров в Таллинском порту. В нем участвовали экипажи старшего лейтенанта Филимонова и лейтенантов Шилкина и Сачко.

Успешно заканчивались групповые налеты на заранее разведанные цели в дневное время. В них участвовали как торпедоносцы, так и топмачтовики. Один из таких групповых налетов состоялся 5 июля: на рейде в районе Азери торпедно-бомбовыми ударами удалось потопить три вражеских сторожевых корабля и повредить один транспорт.

В группу входили звенья майора Пономаренко, капитана Михайлова и лейтенанта А. М. Гагиева. Они должны были действовать как топмачтовики. С торпедами вылетало звено лейтенанта Карабасова.

Все самолеты вернулись на аэродром целыми. Потеряли мы одного стрелка-радиста сержанта А. П. Дзюбенко - он скончался от тяжелого ранения.

Из приведенных примеров боевых действий в полку сделали некоторые выводы.

Первые полеты были удачными и неудачными. Но каждый из них обогащал нас опытом, давал возможность переходить от менее сложных боевых задач к более сложным, от одиночных крейсерских полетов к групповым комбинированным атакам по заранее разведанным целям. Естественно, что в условиях, когда обстановка на море резко менялась и вражеские транспорты охранялись большим количеством боевых кораблей, групповые удары давали значительно больший эффект, нежели одиночные крейсерские полеты или так называемая "свободная охота".

* * *

В один из июльских дней 1944 года у командира полка собрались все его заместители, начальник штаба Иванов, штурман Заварин, начальник связи Черкашин, командиры эскадрилий. Подводились итоги первых недель боевой деятельности. Говорили и о допущенных ошибках, и о том, что принесло значительные результаты.

- Наши люди, - говорил замполит Добрицкий, - накопили определенный опыт. Этот опыт следует обобщить, изучить, множить.

Разговор прервал телефонный звонок. Трубку взял командир полка:

- Майор Кузнецов слушает...

Мы притихли, внимательно следя за его лицом. Сосредоточенное вначале, оно потом засияло в улыбке.

- Да, да, товарищ полковник. Обязательно передам, сегодня же... Обрадую ребят.

Кузнецов положил трубку, какое-то время помолчал, а потом сказал:

- Звонил командир 8-й минно-торпедной авиадивизии полковник Александр Николаевич Суханов. Разведчики сообщили, что на фарватере Таллина сегодня взорвался крупный транспорт врага - сработала одна из поставленных нами магнитных мин. Командование объявило благодарность экипажам, вылетавшим на задание...

Все обрадовались. И не без основания. Благодарность старшего начальника являлась своего рода оценкой нашей работы по минным постановкам на фарватерах, на рейдах, в портах и базах врага, через которые он подбрасывал боевую технику и подкрепления своим оборонявшимся войскам, вывозил в Германию награбленное в советской стране добро.

Минные постановки выполнялись нами до конца воины. Они входили в число основных задач, решаемых полком на всем протяжении боевой деятельности.

Это было эффективное средство борьбы с вражескими морскими перевозками. На наших минных заграждениях на Балтике фашисты понесли значительные потери, в два с лишним раза превысившие аналогичные потери на других морских театрах. Из шести уничтоженных кораблей и транспортов врага, один погибал на минах.

Во второй половине июля мы вели наиболее интенсивные минные постановки. Почти каждую ночь группы "ночников" вылетали по 2 - 3 раза. Напряженная боевая работа начиналась с наступлением сумерек.

Вылеты производились с таким расчетом, чтобы быть над целью в наиболее темное время суток. Мины ставились одиночными самолетами, парами и звеньями. Все зависело от условий на маршруте и, главным образом, в районе цели. Для отвлечения на себя вражеской противовоздушной обороны проводились демонстрационные бомбоудары по объектам в непосредственной близости от мест, где ставились мины, и это давало положительный результат. Хочется отметить, что задача для бомбардировщика в этом случае была не легче, чем у миноносцев. Он должен был привлечь огонь вражеской зенитной

артиллерии и лучи прожектора на себя, находиться вблизи района постановки мин до тех пор, пока все миноносцы не уйдут от цели.

В период белых ночей на минные постановки привлекались и молодые экипажи без специальной тренировки в ночных условиях. Потом наиболее способные из них постепенно втягивались в ночные полеты и полеты в сложных условиях в течение суток. Это был большой риск, но риск вполне оправданный.

Интенсивные минные постановки велись каждую ночь. Основными объектами являлись Таллинский залив и устье реки Западная Двина (Даугава). В вахтенном журнале полка в те дни можно было прочесть такие записи:

"В ночь на 16 июля постановку мин в устье реки Западная Двина производили экипажи майора В. М. Кузнецова, майора И. Н. Пономаренко, капитанов В. А. Меркулова и И. В. Тихомирова, старшего лейтенанта И. К. Сачко... всего 15 экипажей. Выставлены 24 магнитные донные мины весом по 500 килограммов каждая. В районе цели противник оказал сильное противодействие. Полк понес потери: самолет младшего лейтенанта Б. И. Семенова подбит зенитной артиллерией и горящий упал в воду".

В ночь на 17 июля 12 экипажей вновь ставили мины в районе порта Таллин и в устье Западной Двины. И на этот раз не обошлось без потерь.

Минные постановки парами самолетов производились в районе Таллинского порта и в ночь на 18 июля. В качестве обеспечивающей силы был выделен бомбардировщик (летчик Сквирский). Одновременно с миноносцами, ставившими мины, он бомбил железнодорожную станцию и тем самым отвлекал внимание врага.

Все задачи, поставленные полку, были выполнены. За период июль начало августа миноносцы произвели 81 самолето-вылет, из них 70 успешно. В разных квадратах Таллинского залива и в районе Риги они поставили 135 мин, в основном магнитных.

Анализируя операции на постановку мин, приходишь к выводу, что зачастую у нас, командиров, при принятии решения не всегда присутствовала здоровая творческая мысль. Ведь каждый бой - это прежде всего творчество. Практика войны подсказывала: нельзя повторять несколько раз один и тот же прием. В каждом бою должно быть что-то новое, не похожее на предыдущее. Даже самая мудрая тактика, но уже не раз примененная, становится шаблоном.

Наибольшего боевого успеха добивались опытные кадры

летного состава, мастера ночных полетов, прославившие себя в боях. Они были гордостью полка.

Каждый имел на своем "лицевом счету" не один потопленный вражеский корабль, большой стаж летной работы. Тогда официального определения и присвоения летному составу соответствующей классности, как это делается теперь, еще не существовало. Такие экипажи допускались к полетам днем и ночью без ограничений. Хочу рассказать об одном из них.

Капитан В. А. Меркулов и его штурман А. И. Рензаев всегда служили образцом выполнения воинского долга, смелости и находчивости в бою. Эти качества они выработали в себе в первые же дни боевой деятельности полка. Особенно запомнился один из вылетов экипажа Меркулова на минные постановки на входных фарватерах Таллинского порта. Над районом постановки самолет попал под сильный зенитный огонь. Снаряд пронзил центроплан, повредил бензобак, маслобак... Внутри самолета все заволокло парами бензина. Машина стала плохо слушаться рулей и начала терять высоту. Казалось, гибель неминуема. Но Меркулов почти над самой поверхностью Финского залива выровнял самолет и мастерски посадил его на "пятачке" маленького острова Лавенсари. Машина остановилась в 3 - 4 метрах от края обрыва. Благополучный исход полета мог быть только у таких сильных духом людей, как капитан Меркулов.

Много хороших дел числилось у прославленного экипажа Меркулова. А в начале марта 1945 года при атаке вражеского конвоя в Данцигской бухте их жизнь оборвалась и Балтийское море навсегда похоронило их в своей пучине. Они погибли как герои.

Героя Советского Союза А. И. Рензаева (этого высокого звания он был удостоен посмертно 6 марта 1945 года) вечно будут помнить жители Калининграда, где одна из улиц носит имя прославленного балтийца. Есть и рефрижератор "Алексей Рензаев". Он гордо несет по морям и океанам флаг Страны Советов.

* * *

Заметной удачей нашего полка в начале его боевой деятельности в Финском заливе является участие в потоплении фашистского крейсера ПВО "Ниобе" 16 июля 1944 года. Это был один из крупных вражеских кораблей, уничтоженных на Балтике в годы Великой Отечественной войны.

Как все произошло? Для сохранения основных плацдармов фашисты укрепляли свои позиции на островах и северном побережье Выборгского залива. На небольшом участке гитлеровцы сосредоточили около 60 артиллерийских батарей. В

шхерах находилось более 30 вражеских боевых кораблей, а на прилегающих к городу Котка аэродромах базировалась авиационная группа, главным образом истребителей. Наиболее важным среди других считался порт Котка. Сюда стягивались также корабли и суда, поврежденные нашей авиацией. Вполне естественно, что гитлеровское командование стало лихорадочно усиливать противовоздушную оборону района. С этой целью в Котка и прибыл крейсер ПВО "Ниобе".

Воздушная разведка КБФ немедленно доложила о прибытии такого важного "гостя". Командование приняло решение: уничтожить крейсер.

Первый удар, нанесенный 12-м бомбардировочным полком КБФ, оказался неудачным. Самолеты сбросили 70 бомб. В порту возникло много пожаров, но крейсер остался невредимым. Повторить удар сразу не удалось: несколько дней стояла нелетная погода.

Штаб ВВС флота, возглавляемый генералом А. М. Шугининым, разработал план повторной операции. Учли все ошибки первого налета, обсудили различные мнения об использовании сил и средств флотской авиации. Высказывалось, например, такое мнение: поскольку район порта в Котка до предела насыщен зенитной артиллерией и топмачтовикам трудно подобраться к крейсеру, то следует применить торпеды. Предложение заманчивое, но невыполнимое. Почему? Глубина, где стоял корабль, была в пределах 10 метров, а торпеда, при сбрасывании ее с самолета, ныряла на глубину до 20 метров. Следовательно вероятность попадания в цель сводилась к нулю.

Предпочтение отдали топмачтовикам. Если бомба и не попадет в борт корабля, а взорвется на дне, то и тогда крейсер может получить смертельную дозу металла, тем более, что у "Ниобе" в подводной части брони нет. Решили использовать 1000-килограммовые фугаски. Более крупных бомб не имелось.

Для выполнения поставленной задачи в качестве главной ударной силы привлекались самолеты нашего 51-го минно-торпедного полка. На борту каждой машины - по две тысячекилограммовых бомбы. Ведущий - подполковник И. Н. Пономаренко.

К операции привлекались также 33 бомбардировщика ПЕ-2 из 12-го полка. Шесть из них должны были вылететь без бомб. Их цель - имитировать удар и тем самым отвлекать на себя зенитный огонь во время атаки топмачтовиков. Остальные "петляковы" имели на борту фугасные бомбы весом в 100 и 250 килограммов. Ведущий - командир полка Герой Советского Союза В. И. Раков.

27 самолетов ИЛ-2 должны были подавить огонь зенитной

артиллерии фашистов и создать условия для выхода в атаку ударных сил. На борту машин находились мелкие бомбы, реактивные снаряды, пушки, пулеметы. В операции участвовали также 48 истребителей - ЯК-9 из 21-го полка под руководством Героя Советского Союза подполковника П. И. Павлова и ЛА-5 из 1-й авиадивизии.

План операции и схему взаимодействия всех частей, принимавших в ней участие, штаб ВВС флота продумал до мелочей.

Решающий удар наносили 16 июля ровно в 17.00. За 10 минут до решающего удара в район Котка вылетают 24 ЛА-5. Их задача - очистить небо от вражеских истребителей.

За пять минут до удара пикировщиков 12-го полка, штурмовики 11-й авиадивизии, под прикрытием истребителей, подавляют огонь зенитной артиллерии в порту Котка, где стоит "Ниобе", и на близлежащих островах.

В 16.50 - 16. 55 в атаку идут пикирующие бомбардировщики. Ровно в 17.00 наносят завершающий удар топмачтовики. Одновременно имитирует удар эскадрилья ПЕ-2 без бомб.

Ударные группы ПЕ-2 заходят на цель с разных направлений. Топмачтовики совершают заход с суши, на малой высоте, маскируясь складками местности.

...Утро 16 июля. Оно как-то незаметно вошло в штабную комнату, где всю ночь провели командир ведущего экипажа Илья Ниофитович Пономаренко и его штурман Григорий Антонович Заварин. Они готовились к проработке задания с летным составом, участвовавшим в операции. Нужно было все уточнить, проверить, согласовать.

- Не мешало бы вздремнуть немного, - предложил Пономаренко. - День у нас будет тяжелым.

- С отдыхом ничего не выйдет, дорогой мой, - посмотрев на часы, ответил Заварин. - Скоро офицеры явятся.

- По плану они должны придти через два часа.

- Ошибаешься, Илья. Жди с минуты на минуту. Если уж мы с тобой волнуемся перед вылетом на такое ответственное задание, то остальные и подавно.

Заварин оказался прав. Капитан Тихомиров, лейтенанты Сачко и Шилкин пришли со своими экипажами гораздо раньше назначенного времени. Но на КП не вошли - столпились у входа, стояли молча. Вскоре прибыли командир 8-й авиадивизии полковник А. Н. Суханов, а вместе с ним командир полка майор Кузнецов, начальник штаба капитан Иванов.

Командир полка поставил боевую задачу. Затем тщательно разобрали действия каждого экипажа: в полете, при подходе к

цели, во время атаки и при выходе из нее.

Уточняя задание, полковник Суханов сказал:

- Обращаю ваше внимание на строгое выдерживание времени атаки. Этот элемент играет очень важную роль при тесном взаимодействии такой массы самолетов, какая выделена для участия в операции. Не забывайте о противозенитном маневре. Противовоздушная оборона в районе Котка очень сильная.

Суханов попросил летчиков поделиться своим мнением о предстоящей операции. Выступили все командиры экипажей. Разговор шел, главным образом, о том, откуда лучше заходить для атаки на крейсер. Пришли к выводу, что целесообразнее всего это сделать не со стороны залива, а через город, прижимаясь вплотную к крышам домов, и на максимальной скорости. Подсказал эту мысль командир дивизии.

Такие полезные советы старшего, опытного начальника воспринимались летным составом всегда с должным вниманием и уважением.

Дни и ночи командир дивизии полковник Александр Николаевич Суханов проводил в подчиненных ему частях, на аэродромах - там, где решались важнейшие боевые задачи.

Очень внимательный и заботливый к людям, Александр Николаевич в трудный момент находил теплые, ободряющие слова для каждого, начиная от командира части и кончая матросом. И когда А. Н. Суханов ушел от нас на другую работу мы часто вспоминали его добрым словом...

С командного пункта экипажи разошлись по самолетам, еще раз все уточнили, проверили, согласовали.

Перед вылетом мы с начальником штаба Ивановым подошли к машине Ильи Пономаренко. Стрелок-радист уже сидел на своем месте, а. командир и штурман Заварин о чем-то разговаривали.

- Волнуешься? - спросил я Илью.

- Волнуюсь, - признался тот.

- Его волнение не долгое, - усмехнулся Заварин. - Как возьмет в руки штурвал, сразу каменным станет...

Поднялись в воздух точно в назначенное время. Первым взлетел Пономаренко, за ним лейтенант Шилкин, потом капитан Тихомиров с ведомым лейтенантом Сачко.

Мы не ушли с аэродрома. Беседовали с экипажами оставшихся самолетов, но разговора настоящего не получилось. Мысленно каждый из нас был с теми, кто улетел на задание, вместе с ними переживал то, что могло случиться на маршруте и в период атаки.

- Летят! - крикнул кто-то.

Показался первый самолет, а следом летели еще два.

- Пономаренко, Тихомиров, Сачко, - безошибочно определил стоявший рядом техник. - Нет Шилкина.

Один за другим самолеты приземлились. Я молча смотрел на выходившего из самолета Пономаренко.

- Задание выполнено, - коротко сообщил Илья. - А вот Шилкина и его экипажа нет.

Больше ничего не сказал. Горько сморщился, махнул рукой и направился к зданию штаба. Потом, уже вечером, рассказал об операции:

- Маршрут прошли строго по расписанию. Вот и восточный рейд порта, где по сведениям разведки, должен был стоять "Ниобе". Здесь его и обнаружили. Крейсер находился на плаву, но с креном. Недалеко от него стояли крупный транспорт и более десятка мелких судов - шхуны, катера, мотоботы. По радио дал команду: "Выхожу на цель. Со мной Шилкин и Сачко. Тихомирову атаковать транспорт". Развиваю максимальную скорость. С земли, с кораблей навстречу хлынуло море зенитного огня. Резко маневрирую, бросаю самолет из стороны в сторону. Свои тысячекилограммовые бомбы сбросил с минимальной дистанции. Обе попали в центральную часть корабля.

Оглянувшись, увидел жуткую картину: из дымного облака в воду падали мелкие осколки самолета Шилкина. Его машина взорвалась от прямого попадания зенитного снаряда.

Словно мстя за гибель товарищей, удачно нанесли удары остальные экипажи. Маневрируя, Тихомиров вывел топмачтовик к цели и атаковал ее. От взрыва двух тысячекилограммовых бомб транспорт разломился пополам и сразу же затонул. Сачко атаковал крейсер. Одна фугаска попала кормовую часть корабля. Улетая, мы видели, как "Ниобе" медленно погружался в воду. Наши три бомбы сделали свое дело.

- Почему крейсер стоял с креном? - поинтересовался я.

- А это результат работы "петляковых" из 12-го полка. Постарался подполковник Раков и его летчики. Они первыми нанесли удар. Две фугасные бомбы попали в крейсер и повредили его.

Решающим стал удар топмачтовиков Пономаренко. В операции отлично взаимодействовали все виды нашей авиации. Хорошо, например, выполнили свою задачу истребители 21-го полка и 1-й авиадивизии. Фашисты подняли в, воздух много "мессершмиттов" и "фокке-вульфов", но прорваться к нашим ударным группам они не сумели. Именно хорошая организация взаимодействия помогла свести к минимуму эффективность вражеского зенитного огня. Мы потеряли один экипаж, пикировщики и штурмовики потерь не имели.

На следующий день Совинформбюро сообщило о большой победе летчиков КБФ. В сообщении, в частности, говорилось:

"Группа бомбардировщиков Краснознаменного Балтийского флота под командованием гвардии подполковника Ракова и подполковника Пономаренко атаковала суда противника в порту Котка. В результате прямых попаданий бомб потоплен немецкий крейсер ПВО "Ниобе". Самолет под командованием капитана Тихомирова потопил в порту Котка транспорт противника водоизмещением в 6000 тонн..."

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июля 1944 года подполковник Василий Иванович Раков был награжден орденом Ленина и второй медалью "Золотая Звезда". Нашим летчикам-топмачтовикам подполковнику Илье Ниофитовичу Пономаренко, капитану Ивану Васильевичу Тихомирову и старшему лейтенанту Иосифу Кузьмину Сачко Президиум Верховного Совета СССР присвоил высокое звание Героя Советского Союза. Других участников операции наградили орденами и медалями.

В полку состоялся митинг. Летчики и техники с большой радостью чествовали своих первых героев, пожелали им новых побед в боях с врагом.

Маршрутами войны

Боевые будни продолжались. Каждый день и не по одному разу топмачтовики и торпедоносцы вылетали на коммуникации врага в Финском и Рижском заливах.

В те дни Совинформбюро сообщало:

"18 июля летчики Пресняков и Иванов обнаружили и потопили в Балтийском море транспорт противника водоизмещением в 10 000 тонн..."

"19 июля самолет-торпедоносец Краснознаменного Балтийского флота торпедировал и потопил транспорт водоизмещением в 4000 тонн..."

"20 июля летчики Краснознаменного Балтийского флота потопили в Финском заливе транспорт водоизмещением в 3500 тонн..."

"21 июля летчики Краснознаменного Балтийского флота потопили 3 сторожевых корабля. Нанесены серьезные повреждения другим судам..."

"25 июля авиацией Краснознаменного Балтийского флота в Балтийском море потоплен транспорт водоизмещением в 7000 тонн и один сторожевой корабль".

"26 июля авиация Краснознаменного Балтийского флота наносила бомбоштурмовые удары по судам противника в Финском заливе. Потоплены тральщик, три сторожевых корабля и

две самоходные баржи противника".

За этими скупыми строками стоит напряженный ратный труд личного состава полка. Вот один из примеров.

Воздушная разведка обнаружила в Балтийском море караван вражеских судов. Задание на вылет получили экипажи, находившиеся в повышенной боевой готовности:

ведущий группы - старший лейтенант А. М. Гагиев, его ведомый лейтенант П. А. Порохня. Оба летели с торпедами. Обеспечивали торпедную атаку Герой Советского Союза И. К. Сачко, неоднократно отличавшийся в боях, и молодой, но смелый и талантливый летчик А. Е. Скрябин.

Самолеты взлетели ровно в 17.00. Их сразу взяли под защиту истребители подполковника П. И. Павлова.

Маршрут пролегал западнее литовского города Шяуляя. Здесь самолетам пришлось лететь через линию фронта. Ее Прошли на бреющем полете, маскируясь верхушками елей и берез. На небе ни единого облачка. Хорошая видимость усложняла атаку: она давала возможность фашистам уже на подходе обнаружить самолеты и таким образом терялась внезапность.

Вражеский караван летчики обнаружили в заданном районе. В кильватерной колонне шли три транспорта. Два сторожевых корабля охраняли их с правого борта, по одному - с головы и хвоста.

Гагиев решил атаковать со стороны солнца всей группой самый крупный концевой транспорт. Удар наносили торпедоносцы, а топмачтовики бомбами и огнем крупнокалиберных пулеметов обеспечивали их выход на цель.

Летчики Сачко и Скрябин по команде вышли вперед и устремились к каравану, принимая огонь кораблей на себя. Вслед за ними, снизившись до высоты 30 метров, вышли в атаку торпедоносцы. Фашистские пираты заметались. Они открыли бешеную стрельбу. Огонь вели все корабли. В воздухе образовалась масса серо-черных облачков от разрывов. Некоторые снаряды рвались совсем рядом с атакующими самолетами. Вражеским зенитчикам мешало солнце, и нашим летчикам удалось умелым маневрированием избежать прямых попаданий.

Открыла огонь и крупнокалиберная артиллерия кораблей. Фашисты пытались заставить наших летчиков отказаться от атаки. Но самолеты, резко маневрируя, стремительно сближались с врагом.

Наконец, настал решающий момент. На максимальной скорости Сачко и Скрябин с малой высоты сбросили свой груз, каждый по четыре фугаски. У бортов кораблей поднялись столбы воды. В это время Гагиев и Порохня сблизились с целью на

дистанцию 500 метров. "Бросай!" - раздалась команда, и в воздухе огромными серебряными рыбицами блеснули две торпеды. Экипажи видели, как крупный фашистский транспорт водоизмещением 10 000 тонн, от взрыва стал быстро оседать на корму и вскоре затонул.

Ни один из самолетов гагиевской четверки не пострадал. Собравшись после атаки, группа тесным строем направилась к своему аэродрому. Над торпедоносцами сразу же появились истребители прикрытия. Их ведущий, покачивая с крыла на крыло, поздравил с победой.

Радостной была и встреча на земле. Победителей обнимали, крепко жали им руки техники, мотористы, боевые товарищи.

* * *

Есть люди, которые быстро становятся близкими, своими в любом коллективе. Таким был и старший лейтенант Иосиф Сачко, молодой, стройный блондин с веселыми глазами. Там, где он появлялся, сразу звенел смех, сыпались шутки. Появлялась гитара, на которой Иосиф играл мастерски. Аккорд, другой и вот уже зазвучала песня.

Знал Сачко много украинских и русских песен. Часто пел "Варяга". Но больше всего любил "Раскинулось море широко".

Веселый, шутливый на земле, Иосиф преображался в воздухе, становился серьезным, собранным, расчетливым. Не занимать ему было смелости и мужества. А уж о летном мастерстве и говорить не приходилось. Не случайно его экипаж участвовал во всех самых ответственных операциях: разрушении шандора плотины Свирской ГЭС, ударах по караванам вражеских судов, потоплении фашистского крейсера "Ниобе". Присвоение ему звания Героя Советского Союза - заслуженная оценка боевых дел летчика.

Но пришла беда. 27 августа 1944 года Сачко не вернулся с задания. Иосиф и его боевые друзья - штурман младший лейтенант Н. Н. Байгозин, стрелок-радист сержант М. М. Изюмов - погибли при атаке вражеских кораблей у берегов Эстонии.

Это была еще одна потеря в наших рядах. Гибель Иосифа и его экипажа переживалась нами как-то особенно тяжело. Светлый образ летчика навечно запечатлелся в памяти ветеранов полка. Да и не только в нашей памяти.

Летом 1974 года в поисках дополнительных материалов к этой книге я приехал в Днепродзержинск и с волнением подошел к дому No 5 по улице Сыровца. Здесь живут мать Сачко - Пелагея Захаровна и сестра Мария Кузьминична.

В квартире все напоминает о сыне и брате. На стене его портрет в форме морского летчика. Рядом висит старая гитара, на

которой он так любил играть. На другой стене - картина "Зима", нарисованная Иосифом.

Мать и сестра многое рассказали о детстве и юности Сачко. Мы рассматривали альбом с его фотографиями, письма, присланные с фронта им самим, командованием, товарищами, вырезки из газет, где рассказывалось о славных боевых делах героя.

На другой день меня пригласили выступить перед учащимися Днепродзержинского индустриального техникума. Их интересовали подвиги Сачко, боевые дела его товарищей. Не один час продолжался наш разговор.

По инициативе преподавателя истории Анны Андреевны Белик в техникуме создан музей боевой славы. Учащиеся-следопыты собрали много материалов о подвигах земляков-днепродзержинцев. Богатый материал представлен и о Герое Советского Союза Иосифе Кузьмиче Сачко.

После окончания средней школы он работал крановщиком в ново-прокатном цехе завода имени Дзержинского. Работу на производстве совмещал с учебой в аэроклубе. С детства мечтал стать летчиком. И добился своего - поступил в военное училище, потом в звании лейтенанта служил летчиком на Тихоокеанском флоте.

Когда началась Великая Отечественная война не один раз просился на фронт. Долго отказывали. Наконец просьбу удовлетворили - направили на Балтику в 51-й минно-торпедный полк.

В музее хранится номер газеты "Летчик Балтики". Здесь напечатаны фотопортреты летчиков 51-го полка, успешно выполнивших задание Ставки по разрушению шандора плотины Свирской ГЭС. Есть и портрет Иосифа Сачко.

После беседы в техникуме я направился в город. Мое внимание привлекла мемориальная доска. На ней изображено мужественное лицо советского воина, а под ним отлиты слова: "Сачко Иосиф Кузьмич, рабочий Днепровского завода, Герой Советского Союза, погиб на фронте в 1944 году. Именем его названа улица".

Улица имени Иосифа Сачко расположена в центре города - красивая, широкая, зеленая. У мемориальной доски всегда живые цветы. Городские организации несколько раз проводили здесь праздник улицы.

А вот и школа, где пионерский отряд носит имя Иосифа Сачко. За право называться этим именем борются учащиеся и других школ. "Нам хочется вырасти такими же мужественными, каким был Герой Советского Союза Сачко", - говорят пионеры.

О подвигах И. К. Сачко рассказывает витрина в городском музее. Прокатчики завода им. Дзержинского зачислили бывшего рабочего Иосифа Сачко в свою бригаду.

Не забывают здесь и о семье И. К. Сачко. Она окружена заботой и вниманием городских организаций.

- Хорошими нашими помощниками являются юные друзья-пионеры, - говорит Пелагея Захаровна. - В праздничные дни нам приходит от друзей Иосифа и разных организаций много писем с поздравлениями.

Из Москвы Пелагея Захаровна получила на хранение грамоту о присвоении сыну звания Героя Советского Союза.

Ленинградский горисполком прислал книгу "Твои герои, Ленинград" с надписью: "Семье Героя Советского Союза Сачко Иосифа Кузьмича... город-герой Ленинград преподносит Вам эту книгу в память о подвигах, совершенных Сачко Иосифом Кузьмичем в битве за Ленинград".

Днепродзержинцы слагают о земляке песни, поэмы, пишут воспоминания.

Да, жители украинского города и однополчане помнят своего Иосифа. Они говорят: "Нет, не погиб Иосиф Сачко. Он жив и вечно будет жить в памяти боевых друзей и товарищей по работе. Его подвиги зовут каждого из нас быть человеком такого же благородного сердца, какое билось в груди нашего земляка Иосифа Кузьмича Сачко - Героя Советского Союза".

Снова на Ладоге

...Вылеты, вылеты... Вылеты на торпедирование, на бомбежку, на постановку мин. Растет счет потопленных нами вражеских транспортов и боевых кораблей. Но не всегда вылеты заканчивались благополучно. Мы тоже несли потери. Успехи радовали - каждая хорошо проведенная операция приближала День Победы. Но неудачи и гибель товарищей вызывали душевную боль.

Наши ряды за первые недели боевой работы поредели. Потери имел и 1-й минно-торпедный полк. Само собой понятно, насколько ослабла ударная сила обеих частей. Флотское командование приняло разумное решение: передать оставшиеся у нас экипажи в 1-й полк и тем самым создать из него полнокровную и боеспособную единицу. Наш полк в начале августа отправился на второе формирование в район Ладоги на базу 1-го запасного авиаполка, который возглавлял подполковник Левин.

Командира нашего полка майора В. М. Кузнецова от нас перевели на другую работу. Его сменил майор Ф. А. Ситяков.

Федор Андреевич в 51-м второй раз. С декабря 1943 года по

февраль 1944 года он был заместителем командира полка по летной подготовке.

Но тогда Ситякову непосредственными обязанностями пришлось заниматься мало. Ему поручили организовать перегон самолетов из Сибири под Ленинград.

Перегон - дело ответственное. Принять машины, подобрать для них экипажи, командиров звеньев, эскадрилий, наладить техническое обслуживание на месте и во время следования по маршруту - все это требовало четкой организации. Много времени уходило на изучение материальной части, освоение техники пилотирования - ведь перегоняемые самолеты были американскими, и никто из летчиков, инженеров, техников их раньше в глаза не видел.

Программу летной подготовки отрабатывали в запасном авиаполку в Северном Казахстане.

Ситяков хорошо представлял сложность перелета. Предстояло преодолеть немалые трудности. Выполнение задачи осложнялось тем, что местность в Казахстане бедна ориентирами. Экипажам трудно было привыкнуть и к тому, что у американского самолета штурманская кабина располагалась в хвосте, а это затрудняло просмотр передней сферы и земли, что на больших маршрутах, бедных ориентирами, имело существенное значение. На трассе перегона имелось мало аэродромов. Некоторые из них находились на предельной дальности полета. Поэтому всякое, даже незначительное отклонение от маршрута, грозило большими неприятностями.

Состоялся обстоятельный разговор с экипажами. Федор Андреевич рассказал о трудностях, которые следует учитывать, дал советы. Поделились своими мыслями и летчики. От их имени командир эскадрильи майор Тимофей Петрович Апарин заявил:

- Мы знаем, что нелегко придется. Но идет война. Нас ждут на Балтике. Там нужны наши боевые машины. И они все до одной будут доставлены на место...

До. Красноярска добрались благополучно. Здесь группу пополнили еще несколькими экипажами. Накануне вылета по ленинградскому маршруту Ситяков сделал проигрыш полета. Основное внимание он обратил на знание аэродромов и характерных ориентиров трассы, ответил на все волнующие вопросы.

- А морозы нам не помешают? - спросил кто-то из летчиков.

Вопрос не праздный. Стояли настоящие сибирские морозы. Как-то поведет себя иноземная техника, не подведет ли?

- Мы люди привычные. Не из пугливых, - ответил майор. - Думаю, что и самолеты выдержат.

Вечером Ситяков и флагштурман Заварин побывали в казарме, где экипажи проводили последнюю ночь. Люди отдыхали по-разному. Одни коротали время за шахматной доской, другие "рубились" в домино, азартно постукивая костяшками по столу. Были и такие, кто весело отбивал чечетку под баян.

- Не унывают ребята, - улыбаясь, сказал Заварин Федору Андреевичу. - А ведь понимают, что нелегким будет для них перелет.

- Я в них уверен, - ответил Ситяков. - Все будет в порядке...

Точно в назначенное время все пятнадцать самолетов поднялись в воздух. Сделав традиционный круг над аэродромом, машины собрались по пятеркам и взяли курс на Новосибирск. Во главе группы шел экипаж помощника командира полка. В него входили флагштурман майор Заварин, начальник связи группы старший сержант Быков, инженер группы старший техник-лейтенант Смирнов.

Примерно через час Быков сообщил:

- Все экипажи доложили, что материальная часть работает хорошо:

- А как же иначе! - заметил Смирнов. - Наши техники и механики не зря трудились. Ситяков потом рассказывал:

- Никогда не забуду первый перелет. Со спокойной душой вслушиваешься в бодрящий гул моторов, издающих знакомую мелодию. Под тобой, насколько хватает глаз, тайга, скованная суровыми сибирскими морозами. До чего вокруг великолепно!

Белое чередуется с зеленым. Всего два цвета, но как красиво они сочетаются. И чем дольше любуешься картиной под самолетом, тем больше она чарует тебя. Где еще в мире найдется такое чудо природы?

Первый перегон прошел благополучно. Их потом Ситяков провел не один и все на отлично. И вот он снова в нашем полку, но уже его командиром.

Впервые с Федором Андреевичем Ситяковым мы встретились на Тихоокеанском флоте. Там я близко узнал его как летчика и хорошего человека. После училища он прибыл к нам в эскадрилью, где я был заместителем командира. Тогда мне приходилось вводить в строй молодых летчиков. Среди них был и лейтенант Ситяков. Теперь вот снова встреча, но уже в боевых условиях. Майор - командир полка, я его заместитель. Оба рады. Сразу поняли друг Друга и в дальнейшем нас связала крепкая фронтовая дружба. Работать с ним было легко.

* * *

Период формирования - это и дни учебы, и дни отдыха. Отдыха от того напряжения, которым была насыщена наша жизнь в последние полтора-два месяца. Мы учились, а выпадала свободная минута - купались, бродили по лесу. По вечерам смотрели кинофильмы. Бывали на концертах художественной самодеятельности в запасном полку. Прослушали несколько лекций по боевой и политической подготовке.

Майор Г. В. Добрицкий - заместитель командира полка по политической части - организовал поездку в Ленинград. Посетили места, где доблестные защитники города-героя в 1941 году остановили врага и 900 дней держали оборону. Довелось послушать немало рассказов о муках и страданиях, пережитых ленинградцами в годы блокады.

Гитлеровцев изгнали с ленинградской земли, но они еще бесчинствовали в Прибалтике. Горько было думать, что под их игом находились сотни наших городов, тысячи сел. Росла ненависть к врагу, укреплялось стремление мстить ему за неисчислимые бедствия, причиненные нашей стране, советским людям.

Полк получил пополнение. Прибыли люди уже повоевавшие, и те, кто еще не нюхал пороху. Такие составляли абсолютное большинство. По существу основой основ нового формирования стала молодежь. Радовало то, что все быстро сжились в единую боевую семью, стремились стать настоящими воинами, умело действовать в предстоявших схватках с врагом.

Наиболее подготовленной оказалась 3-я эскадрилья - в ее состав входили шесть экипажей, участвовавших в перегоне

самолетов. Возглавлял эскадрилью капитан Константин Александрович Мещерин, участник войны с белофиннами, награжденный орденом Красного Знамени.

В экипажи перегонщиков входили молодые младшие лейтенанты, им приходилось много летать - иногда по 10 и более часов в день и в различных условиях. Летчики хорошо владели техникой пилотирования, а штурманы самолетовождением. И еще одна очень важная черта - они не просто осваивали самолет, но и готовили себя к бою, выжимая из техники все, на что она способна.

Все не раз подавали рапорты с просьбой отправить на фронт, но им отказывали. Как обрадовались, когда, наконец, это случилось.

Предстоял очередной перегон. Экипажи осмотрели самолеты и спокойно ушли на ночевку. Утром всех разбудил дежурный и сказал, что вызывают в штаб.

В штабе помимо перегонщиков собрался весь летный состав базы. Это уже было необычным. Работники штаба то и дело заходили в комнаты командира полка и начальника штаба...

Наконец всех пригласили в "зал заседаний" - большую пустую комнату. Пришел командир полка. Он объявил:

- Группа наших товарищей отправляется в Ленинград. Вылет завтра утром. Нужно всем тщательно подготовиться. После перегона все вместе с самолетами останетесь на фронте.

- Ура! - вырвалось у летчиков.

- Возможно кто-то хочет остаться перегонщиком? - спросил командир. Пожалуйста, оставайтесь.

- Нет, нет! - одновременно крикнули все. Желающих остаться не оказалось. Все хотели бить фашистов.

* * *

Летный состав полка ускоренным темпом отрабатывал боевое применение самолетов: топмачтовое бомбометание, низкое торпедометание, минные постановки. Занятия проводились на Ладожском озере.

Перегонщики оказались в лучшем положении. Если другие экипажи овладевали одновременно и самолетом и его боевым применением, то перегонщики уже владели машиной отлично. Требовалось лишь отработать боевое использование.

Мы знали, что в предстоящих операциях задачу будут выполнять не одиночные самолеты, а группы, наносящие удары в открытом море по конвоям вражеских судов. Следовательно, одной из главных задач в подготовке летного состава являлась отработка схемы взаимодействия группы, состоявшей из четырех самолетов (двух торпедоносцев и двух топмачтовиков) и пары

(торпедоносец и топмачтовик). Такая схема родилась в полку несколько раньше, весной 1944 года. Ее инициаторами были Заварин и Пономаренко, но она еще не прошла проверку в боевых условиях. Сейчас она составляла основу действий тактических групп самолетов и сыграла положительную роль.

При подготовке к боевым действиям командование обращало внимание экипажей на такой важный элемент атаки, как обстрел цели. Опыт показывал, что иногда, особенно в первых полетах, некоторые экипажи допускали серьезные ошибки. Сказывалось отсутствие тренировки в определении расстояния до цели над водной поверхностью. В результате происходило преждевременное развертывание групп, и топмачтовики открывали огонь на большом удалении от намеченного объекта. Молодому летчику и в голову не приходило, что своими неверными действиями он наносит вред прежде всего себе. Во-первых, стрельба с дистанции 10 - 15 километров никому никакого вреда причинить не могла. Во-вторых, этим он выдавал свою неопытность, необстрелянность, что прибавляло уверенности противнику.

Только несколько позже, в неоднократных боях, молодые экипажи приобрели необходимые навыки.

Уже в пору нашей боевой зрелости все мы лишний раз убеждались в том, что для победы над сильным и коварным врагом, кроме отличного владения техникой, необходимы крепкие нервы, быстрота реакции, верный глазомер, непреклонная воля, вера в победу.

12 сентября 1944 года полк успешно закончил переформирование, и на следующий день вновь начал свою боевую деятельность.

Мы - "Таллинские"

...Наш 51-й минно-торпедный полк опять на своем старом аэродроме. К этому времени наступило затишье на Карельском фронте. Сравнительно спокойнее стало и на Ленинградском фронте. В те дни по радио можно было слышать сводку Совинформбюро, в которой сообщалось: "За истекшие сутки на Ленинградском фронте ничего существенного не произошло. Активно действовали разведчики. Отдельные бои носили местный характер". Но это было затишье перед бурей. Готовилось большое наступление войск Ленинградского фронта по освобождению Советской Эстонии. По ночам перемещались дивизии и полки, уточнялись планы наступления, на передовую прибывала новая техника.

Наш полк начал боевую работу уже на следующий день после переформирования. Поднимались в крейсерские полеты парами и

одиночно. Перед решающими боями нужно было изучить обстановку в районе действий полка в западной части Финского залива и на коммуникациях, ведущих к Таллину.

С этой целью 13 сентября первым на боевое задание вылетел командир полка майор Ф. А. Ситяков. В экипаж входили штурман полка майор Г. А. Заварин и начальник связи старший лейтенант М. П. Черкашин. 14 сентября вылетел и я. Со мной поднялись в воздух штурман капитан А. И. Рензаев и стрелок-радист старшина Ю. А. Волков.

Как говорилось выше, готовясь к боям всем составом полка, мы выработали новый тактический прием действий торпедоносцев, взяв за основу группу из четырех самолетов (двух торпедоносцев и двух топмачтовиков).

Для проверки схемы 14 сентября в район Таллина вылетела первая пара самолетов группы: торпедоносец заместителя командира эскадрильи В. М. Соколова и топмачтовик командира звена М. В. Николаева. Пару постигла неудача. Хотя она и потопила крупный вражеский транспорт, но в районе цели погиб экипаж Соколова - самолет взорвался в воздухе от прямого попадания фашистского снаряда. В экипаже Николаева были ранены штурман Н. И. Конько и стрелок-радист И. Ф. Иванов.

На следующий день на такое же задание вылетела другая пара: торпедоносец командира звена А. А. Богачева и топмачтовик командира звена Д. Башаева. Обнаружив в западной части Финского залива фашистский транспорт в охранении боевых кораблей, наши летчики смело пошли в атаку. Гитлеровцы открыли бешеный заградительный огонь. У самолета Богачева (штурман Г. П. Штефан, стрелок-радист В. И. Ванчугов) снарядом перебило систему электросбрасывателя и торпеду сбросить на первом заходе не удалось. Летчик, преодолев мощный огонь, при втором заходе прицельно сбросил торпеду при помощи механического сбрасывателя. Но врагу удалось повредить один мотор. Однако Богачев, потопив в паре с Башаевым фашистский транспорт в 7000 тонн, полтора часа на одном моторе вел самолет и дотянул до своего аэродрома. Топмачтовик Башаева тоже получил значительные повреждения. Пришлось вести его до своего аэродрома на малой высоте. Приземление прошло благополучно.

Затем вылетела еще одна пара самолетов - командир звена, он же заместитель командира эскадрильи лейтенант В. М. Борисов, и его ведомый лейтенант С, П. Пудов. В районе острова Гогланд они обнаружили и атаковали фашистский тральщик. Отмечено попадание бомб в корабль.

Тяжелыми были для нас первые боевые полеты. При сильном

противодействии врага малейшая неточность или оплошность экипажа приводила к печальным последствиям, но это была и хорошая школа.

Вскоре войска Ленинградского, 1-го Прибалтийского фронтов и моряки КБФ перешли в решительное наступление в общем направлении на Таллин. На аэродроме круглые сутки не утихал гул моторов. Летчики и техники работали с полной отдачей сил. Каждый торопился сделать больше, чтобы внести свой вклад в победу. Ночи проводили без сна, но никто на это не сетовал. Пример во всем показывали коммунисты и комсомольцы.

Это была проверка боеспособности нашего вновь сформированного полка. Надо сказать, что личный состав выдержал испытание с честью.

* * *

Наступил вечер 21 сентября. Командир полка пригласил в свою комнату начальника штаба, заместителей, флагштурмана, начальника связи, командиров эскадрилий. Подводили итоги боевой работы торпедоносцев и топмачтовиков за прошедший день. Неожиданно зазвонил телефон.

- Майор Ситяков слушает...

Наступила недолгая пауза. Мы внимательно следили за лицом командира хотелось знать, с кем и о чем он разговаривает.

- Звонил генерал Шугинин, - сказал Ситяков. - Он сообщил, что завтра сухопутные войска развернут наступление на Таллин. Нам приказано с рассветом 22 сентября иметь в тридцатиминутной готовности к вылету восемь торпедоносцев и топмачтовиков для нанесения удара по фашистским транспортам, которые вывозят из Таллина войска, боевую технику и награбленное добро.

Командир полка тут же поставил боевую задачу:

- Командирам эскадрилий выделить по два экипажа из числа наиболее подготовленных летчиков, штурманов и стрелков-радистов. Два самолета выделит управление. Одну группу поведу я сам, а другую - мой заместитель майор Орленко. Всем экипажам прибыть на аэродром к 5 часам утра. Инженеру полка обеспечить готовность машин к выполнению боевого задания... А теперь - отдыхать!

Отдыхать? Накануне такого дня? Нет, нам долго не спалось. Тем более, когда прослушали по радио очередную сводку Совинформбюро. В ней говорилось, что в течение 21 сентября на Таллинском направлении войска Ленинградского фронта, развивая наступление, овладели городом и узловой железнодорожной станцией Раквере, а также с боями заняли более трехсот других населенных пунктов.

Наши войска достигли успеха и на других участках. Например, наступавшие части к западу от Нарвы полностью очистили от противника перешеек между Чудским озером и Финским заливом и соединились с частями, наступавшими вдоль западного побережья Чудского озера.

Попали в сводку Совинформбюро и мы, летчики. О нас сообщалось: "Авиацией Краснознаменного Балтийского флота в Балтийском море потоплен транспорт противника водоизмещением в 4000 тонн. В Финском заливе советские летчики атаковали и пустили на дно немецкий тральщик".

Каковы-то будут результаты наших завтрашних боевых вылетов?

...Пять часов утра. Все экипажи на аэродроме. Командир полка уточнил боевую задачу. Подробно разработали схему атаки. Еще раз напомнили летчикам о противозенитном маневре и взаимодействии топмачтовиков и торпедоносцев, об осмотрительности - не исключена встреча с вражескими истребителями.

- Наши цели - транспорты и покрупнее! - сказал в заключение командир полка.

Затем попросил слово флагштурман Г. А. Заварин.

- Для перевозки своих войск фашисты используют самые быстроходные суда, - сказал он.- Составленные из них конвои совершают переходы со скоростью до 15 узлов. Сопровождать их могут не только сторожевики и тральщики, но и эсминцы, даже крейсера. Из этого и нужно делать расчеты. И еще одно: наша торпеда - оружие грозное. Но она парогазовая и при движении оставляет на поверхности воды след из пузырьков, а это дает возможность противнику вовремя заметить ее, сманеврировать и уклониться от удара. Вот почему лучше всего установить дистанцию сбрасывания в 600 - 700 метров...

Выступил также замполит майор Добрицкий. Он сказал всего несколько слов:

- Товарищи летчики! Сегодня на вашу долю выпала большая честь выполнить ответственное задание. Вас ожидают немалые трудности, предстоит испытание вашей выдержки и мужества. Но командование верит в каждого из вас. Позвольте пожелать вам большой удачи в бою, счастливого возвращения...

Экипажи ушли к самолетам. Меня задержал начальник штаба Иванов. Неловко сжав мою руку у локтя, он смущенно проговорил:

- Ты, Иван, смотри там... осторожнее... Не лезь на рожон...

Чувствовалось, что Николай Иванович взволнован. Обнимаю его, а он молчит. Потом отвернулся со словами:

- Погода на маршруте и в районе цели хорошая.

- Это плохо, - ответил я. - Нам нужна погода похуже.

Такая пикировщикам годится, а нам лучше, когда сверху прикрывают облака.

У самолетов увидел Добрицкого. Он развил бурную деятельность. На стоянках пестрели боевые листки-молнии. Возле парторгов и комсоргов кучками сидели люди - проводились беседы. Сам замполит стремился обойти все экипажи, подбодрить их парой теплых слов.

А эти слова, ох как нужны были тем, кто вылетал, да и тем, кто оставался на земле. Хотя все верили в успех, были готовы отдать все для того, чтобы сокрушить врага, но все же в сердце таилась тревога: "Не в последний ли раз? Война есть война".

* * *

- Все в порядке! - доложил механик Н. А. Стерликов, когда я подошел к самолету. Штурман капитан Петр Николаевич Сазонов и стрелок-радист Юрий Абрамович Волков готовили свои места.

Моя группа вылетала второй (после группы Ситякова) и времени еще достаточно. Обошел вокруг машины несколько раз и вдруг почувствовал, что одолевает какая-то расслабленность. Но потом, когда сел в самолет и прибавилось работы, быстро пришел "в норму". В кабине все привычно и это тоже настраивает на выполнение боевого задания.

У каждого летчика выработалось правило: сел за штурвал - думай только о противнике, о бое, а все остальное оставляй на земле до возвращения, иначе долго воевать не сможешь.

Мой хронометр показывал шесть часов двадцать пять минут.

В небо взметнулась зеленая ракета - сигнал для взлета группы командира полка. Через установленное время на старте вспыхнули еще две зеленые ракеты - разрешение на взлет второй группы. Запущены и опробованы моторы. Самолет, покачиваясь на неровностях, пошел к взлетной полосе. За мной в кильватере ведомые.

Дал полный оборот моторам, отпустил тормоза и машина, набрав скорость, оторвалась от земли. Не делая обычного круга, пошли на маршрут. Пристроились ведомые. Они идут, плотно прижавшись ко мне: справа командиры звеньев И. И. Репин и М. В. Ремизов, слева - командир звена Г. А. Зубенко. Показал им большой палец. Они в ответ подтвердили, что и у них все в порядке.

Маршрут пролегал через Финский залив. У Порккала-Удд он был перекрыт вражескими противолодочными сетями, которые патрулировались боевыми кораблями, представлявшими серьезное препятствие для торпедоносцев. Но мы всегда, при

выходе в Балтийское море, обходили этот район, пролетая над финской территорией подальше от берега и крупных населенных пунктов. Лететь сотню километров на малой высоте над территорией, где еще притаился враг, не очень-то приятно. Нужно смотреть в оба. И прежде чем выйти на чужую территорию мы не всегда придерживались проложенного на карте маршрута. Каждый вдумчиво искал решение, как обмануть бдительность вражеской противовоздушной обороны, с какого направления прорваться в море, чтобы внезапно выйти на цель, учитывая время суток и местонахождение кораблей врага относительно берега.

Пролетая над поляной, мы увидели, как по дороге шел взвод солдат. На малой высоте мы легко и безошибочно определили их принадлежность. Гитлеровцы!

Только я собрался сказать стрелку-радисту Юрию Волкову: "Поддай им!", как он, угадав мою мысль, немедля дал по фашистам очередь из двух башенных крупнокалиберных пулеметов.

Вышли на берег, и впереди, до самого горизонта простиралась морская неприветливая гладь.

Теперь все наше внимание сосредоточено на море, чтобы на предельной дальности обнаружить фашистские транспорты, вышедшие из Таллина, и выгодно развернуть группу в атаку.

В район цели вышли в 12.20, обнаружив два каравана кораблей врага: один в составе нескольких десятков вымпелов, а другой - три транспорта и танкер. Я избрал для атаки второй караван - поменьше и без охранения. Ну, думал, транспорты без боевых кораблей - это находка и нам просто-напросто повезло. Мы зашли на цель с солнечной стороны и атаковали. Торпеды попали в носовую часть, а бомбы - в центральную часть головного транспорта. Вверх взметнулись обломки судна. В то же время на нас обрушился шквал огня. Оказывается, гитлеровцы, уходя из Таллина, поставили на палубу транспортов все, что могло стрелять по самолетам. Это было невероятное зрелище: на пути наших самолетов стояли подвижные завесы огня. Малокалиберные зенитные установки, "строенные" и "счетверенные" пулеметы стреляли осколочными и трассирующими снарядами и пулями. К счастью наша группа в бою потерь не понесла и возвратилась на свой аэродром. Правда, на машине И. И. Репина была повреждена система шасси и при посадке на травяной покров поломали самолет, но экипаж остался цел.

Группа майора Ф. А. Ситякова уничтожила два транспорта: один в. 10 000 тонн, второй - в 7000 тонн.

На обратном маршруте, пролетая мимо Таллина, можно было видеть успешную работу наших "Илов". Вражеские транспорты, грузившиеся в Таллинском порту, подверглись ударам флотских самолетов-штурмовиков, а на внешнем рейде по уже готовым к выходу в море транспортам нанесли удар наши пикирующие бомбардировщики.

На подступах к Таллину, преследуя отступавшего врага, вели бои подвижные передовые отряды 8-й армии генерала Ф. Н. Старикова, в состав которой входил и Эстонский стрелковый корпус генерала Л. А. Пэрна. От корпуса к Таллину двигался передовой отряд под командованием полковника В. Вырка.

После выполнения первого задания всех нас кровно задевало самолюбие ведь летчики первой группы сделали больше и мы это видели.

- Отстаем мы, - удрученно сказал мне летчик М. В. Ремизов.

- Не вешай голову, - успокоил я своего топмачтовика, - в следующий раз догоним.

Второй удар в тот же день наша группа нанесла по конвою, обнаруженному в открытом море. Конвой состоял из четырех транспортов, шедшего в охранении эсминца и тральщика. Подбитого в первом полете И. И. Репина заменил командир 2-й эскадрильи майор Б. К. Ковалев. Я и мой ведомый топмачтовик Г. А. Зубенко атаковали головной транспорт водоизмещением в 8000 тонн. Торпеда и бомбы попали в цель и судно затонуло. Вторая пара (ведущий Ковалев, ведомый Ремизов) успешно атаковала еще один крупный транспорт, который тоже по наблюдению экипажей затонул.

Первая группа во второй полет вылетела в составе пяти машин: торпедоносцы Ситякова и командира 3-й эскадрильи капитана Мещерина и три топмачтовика - Борисов, Богачев и Пудов.

В районе цели капитан Мещерин с ходу атаковал транспорт в 6000 тонн и экипажи видели его потопление. Ведущий Ситяков, не распуская оставшуюся группу, повел ее в атаку на концевой, самый крупный транспорт в 15000 тонн. От попадания торпеды и нескольких бомб крупного калибра, по наблюдению экипажей и фотоснимку, судно погрузилось в морскую пучину.

Всех нас обстреляла вражеская зенитная артиллерия. Истребительная авиация фашистов как на маршруте, так и в районе цели активности не проявляла, так как была скована наступавшими частями Красной Армии на подступах к Таллину.

Кончился день напряженной боевой работы. Сходить дважды в течение дня в торпедную атаку нелегко. Такого боевого напряжения в полку не было со дня его основания.

Зарулив на стоянку, я и мои ведомые выключили моторы. От внезапно наступившей тишины даже заболели барабанные перепонки. Ослабли мышцы, и у всех силы были на пределе - борьбе с врагом отдано все, на что способен человек.

Самолет Г. А. Зубенко из нашей группы во втором полете был подбит. До ближайшего аэродрома летчик шел на одном моторе и произвел посадку с убранным шасси. Экипаж остался невредимым.

В первой группе в районе цели был подбит самолет лейтенанта С. П. Пудова и горящим упал в море. Экипаж - летчик Пудов, штурман младший лейтенант П. М. Быстров и стрелок-радист сержант А. Г. Крамарь - погибли. Самолет капитана К. А. Мещерина имел два прямых попадания снаряда в бензобак и левую плоскость, но он благополучно дотянул до своего аэродрома.

В результате четырех последовательных комбинированных ударов потоплено семь вражеских транспортов.

К концу дня нам стали известны некоторые подробности освобождения Таллина.

Разгромив прикрывавшие город немецко-фашистские части, советские войска к 14 часам 22 сентября освободили столицу Эстонской ССР и главную военно-морскую базу Краснознаменного Балтийского флота - город Таллин. Бойцам 14-го полка 72-й стрелковой дивизии выпала честь первыми водрузить красный флаг на здании Президиума Верховного Совета Эстонской ССР. А командир взвода 354-го стрелкового полка Эстонского корпуса лейтенант Иоханнес Лумисте и ефрейтор Эльмар Нагельман установили красный флаг на древней башне "Длинный Герман".

Соединение катеров, форсировав основные заграждения в Таллинской бухте, высадило десант морской пехоты в Минной гавани, занявшего территорию порта. В 1941 году они последними уходили из гавани. И вот, спустя три года они пришли как освободители. На головном катере находился морской пехотинец младший сержант Иосиф Юрченко. Он держал древко с развевающимся военно-морским флагом. И как только катер коснулся причала, Юрченко выскочил на стенку. Вскоре над зданием порта взвился военно-морской флаг Советского Союза.

Это была большая и долгожданная победа.

В тот же вечер мы слушали сообщение Совинформбюро. В нем говорилось, что войска Ленинградского фронта в результате стремительного наступления 22 сентября с боями овладели важной военно-морской базой и крупным портом на Балтийском море - столицей Советской Эстонии - городом Таллин (Ревель), а также заняли более 800 населенных пунктов. И сразу усталость

как рукой сняло. Мы долго не ложились спать, пели, плясали, веселились.

Все участники операции были награждены орденами и медалями.

Приказом Верховного Главнокомандующего за проявленное мужество, за героизм в боях при освобождении столицы Эстонии 51-му минно-торпедному авиаполку вместе с другими частями было присвоено почетное наименование "Таллинский". Всему личному составу Верховный Главнокомандующий объявил благодарность 22 сентября - за освобождение Таллина, а 23 сентября - за освобождение порта и города Пярну (Пернов).

Успешное проведение Таллинской операции делало нас сильнее, опытнее. Тактическая группа из четырех самолетов, над которой так долго и упорно работали, полностью себя оправдала. Это был, по сути дела, тот мостик, по которому мы, торпедоносцы Балтики, пришли к славной победе.

Готовясь к разбору боевых действий по освобождению Таллина, мы подняли много вопросов. Говорить было о чем, ведь только начинался славный боевой путь полка.

Во время разбора вначале мне показалось, что командир полка Ф. А. Ситяков недоволен действиями второй группы в первом вылете. Тогда я не выдержал и объяснил в чем дело. Когда наша группа проходила финские шхеры, встретился фашистский транспорт. Я выпустил по нему торпеду, но она из-за малых глубин не попала в цель. Поэтому в районе цели мы потопили только один транспорт.

- Зато вы наверстали во втором полете, не потеряв ни одного экипажа, как бы успокаивая меня, заметил Ситяков. - А потопить транспорт - это не слово сказать!

Транспорт водоизмещением 5000 - 6000 тонн за один рейс может взять более 3000 тонн груза или 100 средних танков, для перевозки которых по железной дороге потребовалось бы два состава по 50 платформ каждый. Такое судно может вместить на борту более 1000 солдат с вооружением и боеприпасами, или продовольствия для трех дивизий на два месяца. Для перевозки такого количества продовольствия по шоссейной дороге потребовалось бы 600 автомашин - грузоподъемностью пять тонн каждая. Вот что значит потопить такой транспорт!

С той памятной поры Балтика прочно и навсегда вошла в мою жизнь, стала частью моей судьбы.

На другой день утром у нас состоялся митинг.

...Полк выстроился на аэродроме. Стояли поэскадрильно: летчики, штурманы, стрелки-радисты, техники, механики. Здесь же находились офицеры и солдаты подразделений обслуживания.

Впереди строя - замполит Г. Добрицкий, начальник штаба П. И. Иванов, штурман Г. А. Заварин, начальник связи П. М. Черкашин. И у начальства, и у личного состава радостные, взволнованные лица. В эти минуты невольно вспомнились все те, кого нет среди нас, кто навсегда ушел из жизни, но своим ратным трудом помог завоевать нам почетное наименование.

Из помещения штаба вышел майор Ситяков.

- Смирно! - скомандовал я.

Полк замер. В воцарившейся тишине четко прозвучали слова приказа Верховного Главнокомандующего о присвоении полку наименования "Таллинского". Командир полка. зачитал поздравление генерала Самохина. От своего имени он сказал:

- Присвоение нам почетного наименования - высокая оценка упорного боевого труда всего личного состава. Большое спасибо вам, дорогие товарищи! Разрешите надеяться, что вы и впредь будете с честью выполнять свой воинский долг, приумножая славу полка, беречь и продолжать боевые традиции.

После Ситякова выступили летчики, штурманы, техники. От имени товарищей по оружию они поклялись беззаветно служить любимой Отчизне, множить удары по врагу, не жалеть ни крови, ни жизни для достижения победы.

Слова наших летчиков не разошлись с делом. После митинга сразу начались боевые вылеты. Освободив Таллин, войска Ленинградского фронта продолжали стремительное преследование отступавшего врага и быстро продвигались на запад и юго-запад, завершая освобождение Эстонской ССР.

А мы продолжали наносить торпедо-бомбовые удары по фашистским транспортам и кораблям, прорывавшимся в открытое море. В устье Финского залива, вблизи острова Осмуссаар, наши торпедоносцы потопили транспорт, на борту которого находилась тысяча фашистских солдат и офицеров. А всего за два дня при выходе из Таллинского порта и на переходе было потоплено 16 вражеских транспортов, включая три судна, уничтоженных в районе острова Сааремаа и два - в районе Вентспилса - Лиепаи. Наш 51-й минно-торпедный полк наносил удары по вражеским конвоям, вышедшим из Таллина в открытое море, действуя "в догон" с севера, а 1-й минно-торпедный авиаполк, базируясь в Литве, действовал "на перехват" с юга, настигая врага в районе Лиепаи, Вентспилса. Таким образом, 22 и 23 сентября групповые крейсерские полеты торпедоносцев и топмачтовиков минно-торпедной авиации были сосредоточены на коммуникации Таллин - Лиепая.

Идя на боевые задания в Балтийское море, мы пролетали над освобожденным Таллином и видели, как сильно поврежден город.

Целые кварталы лежали в развалинах. В порту на всех причалах виднелись подорванные краны, лебедки, транспортеры...

Заканчивался еще один день боевой работы по освобождению Эстонии. На обратном маршруте мы прошли плотным строем вблизи Таллина, салютуя победителям.

В тот же день к нам на аэродром прилетел начальник политотдела ВВС КБФ полковник Иван Иванович Сербии. От имени командования ВВС он еще раз поздравил личный состав с большой победой и с присвоением полку почетного наименования "Таллинский". На стоянках самолетов он провел беседы и ответил на заданные вопросы. На многих примерах полковник показал стойкость и мужество бойцов Ленинградского фронта, в частности, 8-го Эстонского стрелкового корпуса, а также рассказал о помощи населения советским воинам.

Население Советской Эстонии повсюду с великой радостью встречало Красную Армию и бойцов Эстонского стрелкового корпуса. Нередко местные жители сами принимали активное участие в боях, подвозили и подносили боеприпасы, оказывали помощь раненым, спасали промышленные предприятия от разрушения фашистами.

В те дни мы явились свидетелями необычайного мужества, проявленного экипажем летчика нашего 51-го полка младшего лейтенанта Гусмана Мифтахутдинова. Об этом хочется рассказать подробнее.

"Пленения не будет!"

...Недавно я отдыхал на курорте в Пярну. Ездил на экскурсии по Прибалтике, где проходили мои военные годы. Побывал в Таллине. Давно уже не осталось даже малейших следов варварских разрушений, совершенных фашистами в годы войны. Любовался новыми благоустроенными районами. Ходил по парку Кадриорг на берегу Таллинского залива, вдыхал чистый воздух, любовался морем, но в памяти вставала другая Балтика, где вели трудные бои друзья-однополчане - летчики, штурманы, стрелки-радисты, техники - все, кто воевал в составе трижды орденоносного Таллинского 51-го минно-торпедного авиаполка.

Я вспомнил тяжелые будни войны в сентябре 1944 года. Тогда ни у кого из нового пополнения не было опыта ведения боевых действий на море. Поэтому первые полеты приносили нам немало сюрпризов и огорчений. Таким тяжелым и коварным был день 18 сентября 1944 года. Два наших самолета: ведущий торпедоносец Александр Богачев и его ведомый - топмачтовик с бомбами, летчик Гусман Мифтахутдинов через Ирбенский пролив вылетели на коммуникации, ведущие к Таллину, и на траверзе острова Хийумаа, обнаружив транспорт, атаковали его. Сильная

противовоздушная оборона вынудила лейтенанта Богачева сбросить торпеду на большом удалении от атакуемого транспорта, а бомбы младшего лейтенанта Мифтахутдинова легли с Недолетом. Атака получилась безуспешной.

При заходе в атаку самолет Мифтахутдинова получил прямое попадание снаряда в левый мотор. Чтобы облегчить самолет, бомбы сбросили раньше времени. А когда подбитая машина проходила мимо сторожевого корабля, послышался глухой звук с другой стороны и заметно снизились обороты правого мотора. Оказалось перебитым управление и самолет, плохо слушаясь рулей, терял высоту.

Летчик понял: пришла беда. Что делать? Идти к берегу? Нельзя! Побережье занято фашистами. Нужно держать курс мористее, чтобы приводниться насколько возможно подальше от вражеских кораблей. Другого выхода не было. Советские летчики знали, что фашистские корабли после боя обычно вылавливали плавающих людей и особенно охотились за экипажами подбитых самолетов.

- Приготовиться к посадке на воду, - распорядился Г. Мифтахутдинов.

А у самого появилось сомнение, справится ли с посадкой на воду? Как будет себя вести на воде сухопутный самолет, сколько продержится на поверхности? Этого никто не знал.

Но против всякой беды у советского человека есть мужество. Его и решил проявить экипаж - горстка юных храбрецов-комсомольцев. Пока летчик приводнялся, штурман Локалов и стрелок-радист Аксенов готовили резиновую спасательную лодку.

Вскоре самолет, потеряв скорость, плюхнулся на воду. От резкого толчка летчик ударился о приборную доску и потерял сознание. Штурман получил тяжелую травму левой руки, и только стрелок-радист отделался легкими ушибами.

Штурман ведущего самолета Николай Конько, наблюдая за ведомым, доложил командиру:

- Наш ведомый сел на воду.

- Пройдем над местом приводнения. Круга делать не будем, чтобы не вызывать излишних подозрений у фашистского конвоя, - ответил А. Богачев.

На командном пункте командир звена А. Богачев свой доклад о невыполнении боевой задачи сделал коротко, без лишних слов. Лейтенант Конько указал место приводнения самолета Мифтахутдинова - в 10 - 12 километрах северо-западнее острова Хийумаа.

- Как раз на активных коммуникациях фашистских конвоев, связывающих порты Таллина и Финляндии с Германией, - глядя

на оперативную карту, добавил начальник штаба полка Николай Иванов.

Но вернемся к экипажу, потерпевшему аварию.

После приводнения машина около двух минут может держаться на плаву. За это время экипаж обычно успевает приготовить спасательные средства и покинуть самолет, погрузившись в резиновую лодку. Это, конечно, в идеальных условиях. Но в данном случае каждый член экипажа имел травмы.

Наибольшую активность проявил стрелок-радист Юрий Аксенов. Он выбросил из кабины на плоскость резиновую лодку. Летчик Мифтахутдинов, окунувшись в воду, пришел в сознание. Вдвоем начали вручную, при помощи мехов надувать лодку, так как баллоны автоматического заполнения оторвались и использовать их не удалось. Штурман Глеб Локалов плавал рядом, благо, у всех хорошо сработали спасательные жилеты.

Уже надвигались сумерки, когда двое отважных людей, отдав много сил, надули лодку, подобрали раненого штурмана и начали дрейф в неизвестном направлении. Мучила жажда. Только теперь вспомнили, что в суматохе забыли в самолете аварийный бортовой паек и сигнальную ракетницу с ракетами.

Вскоре после этого случая на Краснознаменном Балтийском флоте появились гидросамолеты. Они оказывали большую помощь и моральную поддержку летному составу минно-торпедной авиации, спасали экипажи, вынужденно севшие на воду. А на наших самолетах бортовой паек и пиротехнические средства (ракеты с ракетницей) стали укладывать в спасательную лодку.

Подул холодный ветер и от промокшего обмундирования стало неприятно. Авиаторы взялись за весла. Гребли против ветра, чтобы согреться.

Каждый понимал, что идти нужно только на север, к финским шхерам. Правда, и там было небезопасно. Хотя. Финляндия заключила перемирие с Советским Союзом и ее войска прекратили боевые действия против Красной Армии, но на территории страны притаилось еще немало фашистов, которые будут стрелять.

- Слышу шум кораблей, - вглядываясь в ночную тьму, доложил штурман.

"Только бы не отдать себя врагу", - думали наши комсомольцы.

Корабли прошли совсем близко. Ночь сделала доброе дело. До рассвета еще далеко, временами ветер усиливался, а к утру море стало затягивать пеленой тумана. Большая волна перекатывалась через лодку, заливала ее водой. Тогда авиаторы

снимали сапоги и сапогами вычерпывали воду. Все старались держаться друг к другу поплотнее: так было теплее. Потом ветер и волна стихли и наступила тишина. Но не та, успокаивающая душу, которую встречаешь, возвращаясь с аэродрома домой после полетов.

Каждый обстрелянный воин скажет тебе, что тишина на войне, порой, бывает страшнее самого мощного зенитного огня. И эта тишина действует угнетающе...

Трое комсомольцев понимали, что в такой тишине судьба ежеминутно может свести их крошечную резиновую лодку с фашистским кораблем.

- Что будем делать, если нам встретится вражеский катер? - спросил радист Аксенов.

- У нас один пистолет на всех и шестнадцать патронов... - задумчиво произнес командир.

Наши "пленники моря" решили: тринадцать патронов - на фашистов, три на себя.

- Пленения не будет! - прошептал воспаленными губами Локалов.

- Комсомольцы в плен не сдаются, - уверенно добавил Мифтахутдинов.

К утру появились чайки - спутники моряков. Они кружились, будто водили веселый хоровод, а потом улетели туда, откуда прилетели, как бы показывая летчикам путь. Теперь ни у кого не было сомнений: земля недалеко. Остров Хийумаа остался справа позади, и лодка дрейфовала на север.

Видели воздушный бой. Потом самолеты улетели. Еще пролетали несколько групп наших краснозвездных самолетов и каждый раз все в лодке вставали, бросая вверх шлемы.

- Эх, опять не заметили, - с сожалением махнул рукой Юрий Аксенов. Да разве заметишь с высоты полета среди морских волн крошечную резиновую лодку! И опять, в который раз, вспоминали забытую в самолете ракетницу.

Как часовые на посту сменялись дни и ночи, и каждые последующие сутки усиливали жажду и голод. Уже попробовали пить соленую воду, но от этого жажда не пропадала, а увеличивалась. Плиткой шоколада, которая оказалась у радиста, поддерживали раненого штурмана.

- Сегодня четвертый день нашего дрейфа. Хватит ли сил?

Опять появились наши краснозвездные торпедоносцы. Аксенов не выдержал и закричал во весь голос:

- Сюда... Сюда... Куда же вы!.. Наши самолеты бомбили и торпедировали вражеские транспорты. Видели два больших взрыва.

- Это вам за наши страдания и муки! Удары по врагу придавали силы.

- Доживем, ребята, до того дня, когда ни одного фашистского гада не останется...

На пятые сутки во мгле показался берег с многими, островками. Из кителя сделали парус и держали в руках, чтобы ускорить движение. Лодку несколько раз подбросило волной и вынесло на берег.

- Обследовать остров и доложить, - поступил приказ командира экипажа.

Выйдя на берег, сразу почувствовали, что силы на исходе, страшно одолевала дремота... Но земная твердь придала им силы. Выяснилось, что на острове фашистов нет, только финские рыбаки. Они-то и оказали помощь экипажу, а затем помогли ему добраться до наших частей.

На одном из аэродромов освобожденной части Эстонии, я со штурманом капитаном Петром Сазоновым и стрелком-радистом старшиной Юрием Волковым встретились с героями, которых считали погибшими. Едва мой самолет приземлился, как к нему устремились люди. Лица разобрать трудно, а обмундирование не флотское, и это несколько насторожило нас. Стрелок-радист даже прильнул к башенным пулеметам. Но это были свои, славный сын Татарии летчик Мифтахутдинов и русские ребята с Волги - штурман Локалов и стрелок-радист Аксенов. Издали их и узнать-то трудно - финны дали им свою одежду взамен флотской, оборванной и окровавленной. В течение пяти суток пропавший экипаж выдержал нечеловеческие испытания, но держался до конца и вышел победителем. Мифтахутдинов, увидев меня, быстро пошел навстречу и, приложив руку к головному убору, хотел доложить, но из этого ничего не получилось. Слезы заливали его глаза, радостное волнение перехватило горло.

Мы обнялись и по-фронтовому расцеловались, оба растроганные. Первый раз я увидел этого молодого, волевого крепыша таким растерянным.

Потом волнение быстро прошло и уверенным голосом Мифтахутдинов спросил:

- А Таллин освободили?

- Да, освободили. И наши торпедоносцы - твои товарищи, хорошо поработали, за что приказом Верховного Главнокомандующего полку присвоено почетное наименование "Таллинский".

Мифтахутдинов все переживал, что не смог дотянуть до аэродрома и спасти машину.

- Зато остался жив экипаж. Это дороже, всего, а машина

будет, заметил я.

Всматриваясь в лица молодых людей, я заметил, что в них произошли большие перемены, что они стали не такими, какими я их провожал в полет. Теперь они казались гораздо старше своих лет, значительно повзрослели за эти пять суток.

Мы приняли на борт экипаж Мифтахутдинова и взяли курс на свой аэродром. Под нами простиралась Балтика. С нею быстро сроднились наши летчики, прибывшие на пополнение. Ее полюбил и Мифтахутдинов.

- Балтийское море, - говорил он, - стало для меня таким же родным, как и те места в моей родной Татарии, где родился и рос, как моя школа, где я познал законы жизни, как мой Лубянский сосновый бор, в котором жадно вдыхал воздух и любовался деревьями, устремленными к солнцу, как и летное училище, которое сделало меня воином моей страны...

А вот и наш аэродром. Летчики, техники, весь состав полка устроили экипажу Мифтахутдинова достойную встречу. Наш Гусман увидел, как много у него хороших боевых товарищей, на помощь которых можно всегда рассчитывать.

Здесь, в кругу своих однополчан, наши герои и рассказали о случившемся. Затем некоторое время они лечились в госпитале.

22 ноября 1944 года приказом по полку экипаж Мифтахутдинова (штурман лейтенант А. Скрипник и стрелок-радист Аксенов) вновь допускался к боевым полетам в составе третьей эскадрильи.

Штурман Локалов еще продолжал лечение в госпитале.

И снова наш Гусман за штурвалом боевого самолета. 14 декабря 1944 года в паре с Героем Советского Союза М. Борисовым, при дерзком налете на порт Лиепаю, он потопил вражеский транспорт водоизмещением 8000 тонн. Несмотря на сильный огонь противовоздушной обороны, он отлично выполнил боевое задание командования, за что его наградили орденом Красного Знамени.

14 января 1945 года той же группе Борисова в составе четырех самолетов была поставлена задача уничтожить вражеские транспорты, обнаруженные разведкой на траверзе Клайпеды. Получив боевое задание, Мифтахутдинов со своим уже постоянным экипажем - штурманом Локаловым и стрелком-радистом Аксеновым - быстро отправились к своему самолету. У капонира исправно гудели моторы. Это техник самолета по очереди пробовал их. Увидев летчика, он хотел выключить зажигание. Мифтахутдинов понял замысел техника и крикнул:

- Погоняй еще левый мотор на полных оборотах! Садясь в кабину, летчик сказал своему технику:

- А теперь пожелай мне счастливого полета! Группа поднялась в воздух. Видимость была хорошая и летчики издалека заметили конвой - он находился в расчетной точке, в районе Гдыни (Гданьска).

- Действовать попарно, - подал команду ведущий и сам со своим напарником лейтенантом В. Кулиничем пошел в атаку на концевой транспорт водоизмещением 6000 тонн и потопил его.

Вторая пара командира звена И. Репина, в которой ведомым шел Мифтахутдинов, атаковала впереди идущий, более крупный транспорт. Атака второй пары тоже увенчалась успехом. Но фашистам удалось сбить самолет Мифтахутдинова. В 600 - 800 метрах от затонувшего вражеского транспорта, самолет врезался в воду и взорвался. Экипаж в составе летчика младшего лейтенанта Гусмана Бикмеевича Мифтахутдинова, штурмана младшего лейтенанта Глеба Михайловича Локалова и стрелка-радиста сержанта Юрия Фроловича Аксенова погиб смертью героев на пятом боевом полете, выполнив свой долг перед Родиной до конца.

Через все невзгоды

Комсомольцы 30-х годов... Сколько романтических событий и дел связано с ними! Сколько интересных судеб берет свое начало с этого знаменательного времени. Первые заводы-гиганты, первые мощные электростанции, первые успехи в освоении стратосферы, первые полеты через Северный полюс... Все это вехи бурной жизни комсомольцев 30-х годов, их героического труда на строительстве фундамента социализма.

Но это были и годы укрепления оборонной мощи нашей страны. Это и бои в героической Испании против объединенных сил реакции и фашизма, это и бои на озере Хасан и на Халхин-Голе. Именно в это время закладывались основы массового героизма, проявленного советскими людьми в суровые годы Великой Отечественной войны. Роль комсомольцев 30-х годов на этом героическом пути огромна.

Одним из них был Павел Черкашин, коренной донбассовец, мой земляк. Об его интересной судьбе и пойдет рассказ.

"Наш Пашка" - так говорили об этом живом, вихрастом парне в поселке Кирове. Непосредственность, инициативность и вместе с тем серьезный, вдумчивый подход к любому делу сделали его авторитетным среди молодежи еще в школьные годы. В Кировской средней школе его избрали комсоргом.

Много хороших дел, зачинателем которых являлся Паша Черкашин, провели в те годы пионеры и комсомольцы. Они заложили большой сад и парк, собирали металлолом, ремонтировали школу, строили стадион, организовывали

выступления художественной самодеятельности.

С большой теплотой Павел Макарович вспоминает то кипучее время. Особенно памятны ему пионерские лагеря, где ребята серьезно готовили себя к будущим трудностям, сдавали нормы на значки "Готов к противовоздушной обороне", "Готов к труду и обороне", "Ворошиловский стрелок", "Готов к санитарной обороне".

И сколько гордости было в глазах молодых ребят и девчат, когда на их груди заслуженно появлялись эти значки, врученные в торжественной обстановке!

Сам Паша показывал пример молодежи. Он мечтал после окончания школы поступить в военное училище. Но получилось иначе. В 1936 году вместе с другими парнями его призвали в Красную Армию. Проводы были торжественными, в глазах ребят светилась радость! Для Паши Черкашина эта радость стала двойной, когда через несколько дней он оказался в Севастополе и узнал, что будет военным моряком.

Принята присяга Родине и родной Коммунистической партии. Выбрана военная профессия - Паша стал радистом, а затем стрелком-радистом военно-морской авиации.

В один из дней их часть оказалась в железнодорожных вагонах и начался длинный путь. Когда остался позади седой Урал, Паше стало ясно, что едут они в другой конец великой советской страны - на Тихоокеанский флот.

Над Родиной сгущались тучи. Японские милитаристы вздумали испытать прочность границ Монгольской Народной Республики и у озера Хасан. Именно в эти годы совершенствовалась военная выучка Павла Черкашина, росла его политическая активность, проявлялось качество вожака. Здесь, на Тихоокеанском флоте, он стал кандидатом в члены Коммунистической партии, был избран секретарем комсомольской организации части, завоевал звание отличника Военно-морского флота. Здесь сбылась мечта Павла стать офицером его направили в летную школу. Начавшаяся Великая Отечественная война застала Черкашина еще в курсантской форме. Но вскоре молодой лейтенант Военно-морских сил принял первое боевое крещение. Будучи начальником связи полка, он часто вылетал на боевые задания.

25 февраля 1942 года экипаж Ивана Борзова, в составе которого Павел Макарович Черкашин исполнял обязанности стрелка-радиста, бомбил мост через реку Нарву, чтобы приостановить наступление фашистов на Ленинград. И в дальнейшем вся боевая жизнь молодого лейтенанта была тесно связана с героической обороной города Ленина.

Больше 120 боевых вылетов совершил Павел Макарович вместе со своими товарищами. Успех не всегда сопутствовал экипажу, но крепло военное мастерство. Кроме десятков разбитых мостов и эшелонов гитлеровцев на железнодорожных станциях, на счету у экипажа записаны 12 потопленных вражеских военных транспортов и все в районе Ленинграда - Таллина.

За боевые дела летная часть в числе первых получила гвардейское звание, награждена орденами. Сам Павел Макарович награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны первой степени, орденом Красной Звезды и многими медалями.

В памяти Павла Макаровича сохранилось много боевых эпизодов. Из них самым памятным стал боевой вылет на бомбежку подходов к порту Таллин, куда фашисты усиленно направляли свои транспорты.

В тот день экипаж совершил два безрезультатных вылета, так как туман скрывал подходы к порту. Вылетели в третий раз. Путь к порту оказался чистым от тумана, и на водной поверхности четко виднелся транспорт.

Командир корабля сделал разворот, штурман произвел расчет бомбометания, и смертоносный груз полетел на врага. Павел Макарович ясно увидел, как бомбы подбили вражеский транспорт и сфотографировал этот момент. Одна из бомб попала в непредвиденную цель - в склады боеприпасов на берегу, и там началась паника...

Боевые действия наших войск развернулись на просторах Европы и недалеко оставалось уже до логова фашизма - Берлина. Но Павлу Макаровичу не суждено было встретить День Победы в боевом строю.

Ранняя осень 1944 года в Прибалтике выдалась теплой и тихой. Над землею простиралось ясное голубое небо. Но вскоре ползущие с севера темные тучи нависли над морем. Стало мрачно и холодно, зарядили нудные дожди.

Войска Ленинградского фронта освободили всю материковую часть Эстонии. Гитлеровцы удерживали лишь острова Хийумаа и Сааремаа. Советское командование готовило крупную наступательную операцию.

У морской авиации Краснознаменного Балтийского флота в те дни дел было невпроворот. Наши самолеты вылетали в море на разведку, топили вражеские корабли.

Утром 29 сентября из штаба ВВС флота поступил приказ произвести разведку в Рижском заливе и Ирбенском проливе. Требовалось получить данные о движении фашистских конвоев, доставлявших подкрепления своим войскам на острова и в Ригу.

Погода стояла отвратительная. Аэродром то и дело заволакивало туманом. Моросящие дожди предельно сокращали видимость.

- Кого пошлем? - спросил командира полка начальник штаба Иванов.

Майор Ситяков задумался, а потом решительно сказал:

- Полечу сам. Со мной, как всегда, пойдет флагштурман Заварин, стрелком-радистом - Черкашин.

На пункте связи дежурила старший матрос Фаина Мошицкая. Она держала связь с самолетом Ситякова до его прихода в заданный район, приняла сообщение об обнаружении вражеских конвоев, вела экипаж и на обратном маршруте.

Внезапно связь оборвалась. А вскоре мы узнали, что больше никто из нас не увидит ни Федора Андреевича Ситякова, ни Григория Антоновича Заварина. Самолет упал в море. Командир полка и флагштурман погибли. Чудом спасся Павел Макарович Черкашин. Он и рассказал о случившемся. Вот как это было:

Шли в облаках. Спустились ниже. Местами землю окутывал сплошной туман. Взяли курс на Ирбенский пролив. Опять появилась сплошная облачность. Пришлось подняться на высоту 4 - 5 тысяч метров. Пробиваться вниз стали уже над проливом. Вышли из облаков на высоте 500 метров, и очень неудачно прямо над вражеским конвоем из четырех транспортов и нескольких кораблей охранения.

Гитлеровцы открыли сильный заградительный огонь. Пришлось отказаться от атаки и уйти снова в облака. Но вот в их разрыве заметили на море еще несколько конвоев, следовавших на большом расстоянии один от другого. Решили атаковать головной конвой. Выбрали крупный транспорт. Сбросили торпеду удачно. Видно было, как вражеский корабль переломился и стал медленно погружаться в воду.

На обратном пути метеорологическая обстановка не улучшилась. Летели вдоль побережья. Но при выходе на сушу встретились со сплошной стеной тумана. Горючего было еще достаточно и, изменив маршрут, пошли на бреющем полете над Финским заливом. Связались с радиостанцией штаба ВВС флота. Оттуда получили приказание совершить посадку на одном из аэродромов возле Ленинграда. Такому приказанию были рады. Черкашин пошутил:

- Давно в театре не бывали. Сегодня сходим.

Хотел еще что-то сказать, но внезапно последовал резкий удар, а затем наступила гнетущая тишина. "Самолет упал в море и тонет, - молнией пронеслось в голове. - Надо спасаться". Черкашин нащупал какую-то дыру, с трудом протиснулся и как

пробка выскочил на поверхность. Механически взглянул на наручные часы - было ровно 17.00. Помог спасательный жилет. На него теперь была вся надежда. Он сработал отлично. "А как же другие? подумал старший лейтенант. - Надо искать командира и штурмана".

Начал кричать, но никто не отзывался. Туман глушил голос. Живы ли они? Далеко ли до берега?

Неожиданно он увидел впереди какой-то предмет. Им оказался масляный бак с разбившегося самолета, а рядом какие-то обломки. С их помощью и забрался на бак. Только тогда почувствовал сильную боль в обеих ногах. Взглянул на руки - кожа с них содрана по самые манжеты комбинезона.

Прошло, наверное, около часа. Стали коченеть ноги. Дрожь пронизывала все тело. И не удивительно - в конце сентября на Балтике - не купальный сезон. Неожиданно услышал слабый звук мотора.

- Помогите! - вырвалось из горла. Крикнул еще несколько раз.

В разрывах тумана Черкашин увидел небольшое судно. Не выдержав, соскользнул с бака и поплыл навстречу. К нему приближался рыбацкий мотобот с шаландой на буксире.

В шаланде сидели две женщины и старик. Они и вытащили его из воды, помогли снять спасательный жилет, уложили на сети. Старик снял с себя шубу и накрыл спасенного. При этом задел его ноги. Их пронзила адская боль. Черкашин громко застонал и потерял сознание.

- Разделало тебя, парень, - сказал старик, когда Черкашин очнулся. - С руками, да и с носом плохо у тебя. А с ногами еще хуже. Боюсь, перебиты ноги...

Слова рыбака как обухом ударили по голове. "Останусь без ног и без рук, - пронеслось в сознании. - В 30 лет быть калекой, стать обузой для близких? Нет..." Рука невольно потянулась к кобуре пистолета. Но пистолета не оказалось. Заплакал от обиды. Потом стало легче... и стыдно за себя. Подумал: "Трусы только так поступают". Вспомнил слова любимого писателя Николая Островского, которые знал наизусть: "Шлепнуть себя каждый дурак сумеет... А ты попробовал эту жизнь победить?.. Умей жить и тогда, когда жизнь становится невыносимой. Сделай ее полезной".

Мотобот с шаландой пристал к берегу у рыбацкого поселка. В нем была больница. Сюда и принесли Черкашина. Женщина-врач сразу же ввела противостолбнячную вакцину, наложила лубки на обе ноги, оказала другую помощь. Для согревания дала порцию спирта. Потом сказала:

- Сделала все, что могла. Необходима серьезная операция.

Нужно немедленно доставить вас в военный госпиталь.

На помощь пришел весь поселок. Где-то достали старенькую полуторку, но без горючего. Выручил лейтенант с поста связи - дал пару ведер бензина, предназначенного для движка. В кузов накидали сена, осторожно положили носилки с раненым и накрыли тулупом.

Уже в сумерках добрались до какого-то лазарета в 60 километрах от Ораниенбаума. Но здесь Черкашина не приняли - только перенесли носилки в санитарную машину и отправили в военно-морской госпиталь в Малые Ижоры.

Ехали с приключениями: перегорели лампочки в фарах. А стояла глубокая ночь. Пришлось медицинской сестре, сопровождавшей раненого, одетой в белый халат, шагать впереди машины и показывать дорогу. С горем пополам в 5 часов утра добрались до места.

Через час Черкашин уже лежал на операционном столе. Когда очнулся от наркоза, увидел свои ноги в шинах.

Утром нам сообщили о местонахождении Черкашина. Я тотчас же послал в госпиталь капитана Петра Николаевича Сазонова.

- Что слышно о Ситякове и Заварине? - спросил Павел Макарович.

- Ищут, - ответил капитан. - Пока безрезультатно. Да и о тебе только-только узнали...

А Заварин, вернее его труп, находился в это время в том же госпитале. Его подобрали на берегу рыбаки. При вскрытии у штурмана обнаружили перелом позвоночника и ряд других смертельных ран. Тело командира полка так и не нашли.

Для Черкашина потянулись мучительные дни. Процедуры следовали одна за другой: переливание крови, уколы, прием различных лекарств. Сильно болели раны, появилась бессонница. Медицинские сестры Ирина Мишина и Рая Кристинина по очереди постоянно находились около больного, читали ему книги, рассказывали о жизни, происходящей за стенами госпиталя.

О состоянии переломов врачи ничего определенного не говорили. Правда, они показали рентгеновский снимок, где ясно виднелась костная мозоль признак прочного и правильного срастания костей. Но главный хирург был недоволен.

- Не все мне нравится, - сказал он. - Возможно придется ампутировать ноги. Поживем - увидим.

В какой-то степени Павел Макарович свыкся с мыслью о возможной ампутации ног ниже колена. Думалось: "Сделают протезы и я буду иметь возможность продолжать службу, если не

на летной, то на штабной или преподавательской работе. Встречал же одного штурмана на протезе, летавшего в составе экипажа. Видел в Новой Ладоге летчика-истребителя Леонида Белоусова на протезах. Он тогда проходил тренировку и все удивлялись его мастерству". (До конца войны Белоусов сбил в воздушных боях несколько вражеских самолетов, а впоследствии стал Героем Советского Союза).

Черкашин очень обрадовался, когда лечащий врач сказал:

- Поздравляю! Все идет хорошо. Месяца через два-три будешь танцевать на собственных ногах.

Однако надежды лечащего врача не оправдались. Началась газовая гангрена. Никакие лекарства и принятые меры результатов не давали. Единственный выход - ампутация ног, но на этот раз - выше колен. Черкашин категорически отказался.

В это время по заданию командования в госпиталь приехал врач полка Тимофей Александрович Лымарь, чтобы навестить Черкашина, вручить ему орден и подарки друзей.

Долго полковой врач уговаривал товарища дать согласие на операцию.

- Это ведь единственный путь к выздоровлению. Придется пожертвовать ногами ради жизни!

- Неужели иначе нельзя? - с тоской спрашивал Черкашин.

Лымарь сочувственно взял его за руку, с болью в голосе произнес:

- Разве не оставили бы, если бы могли... Мы, врачи, не боги... Иного выхода, как ампутация, нет.

После разговора друзья расцеловались, врач Лымарь уехал в полк, а Павел Макарович вызвал начальника отделения госпиталя и дал согласие на ампутацию.

Через час он уже лежал на операционном столе - четвертый раз под наркозом. Операция длилась более двух часов. Ее проводили одновременно два хирурга с ассистентами. Проснулся после кошмарного сна. Снилось ему, будто дрался с хирургом, разбил ему очки, обругал операционную сестру, повыдергивал иглы из вен, через которые вливали кровь. И еще снилось, будто с важными документами попал в плен к фашистам. Хотелось умереть, но не быть изменником. А когда Черкашин полностью пришел в себя, извинился перед хирургами и сестрой.

Как удивились все, когда через трое суток после ампутации у Павла Макаровича появился волчий аппетит. За один раз он мог съесть целую буханку хлеба, крепко посыпанного солью, и запить водой. Жажда была неутолимой. Няни и сестры беспокоились за последствия, но врачи в жидкости не ограничивали.

Павел стал набираться сил. Быстро восстановилось зрение,

самостоятельно стал читать не только газеты, но и книги. Начал по ночам тренироваться - сползал с койки и без посторонней помощи забирался на нее обратно, выползал в коридор. Когда и это освоил, попросил санитара Гришу приобрести для него брезентовые брюки и рукавицы (роликовых колясок тогда еще не было). По ночам, чтобы никто не видел, ступенька за ступенькой, одолевал лестницу (лежал на втором этаже). Получил партийное задание читать послеоперационным, тяжело больным газеты. Появились другие заботы, и жизнь стала более полноценной. Самым страшным и, казалось, непреодолимым была необходимость в помощи других. Когда и этот трудный рубеж преодолел, Черкашин почувствовал себя на "седьмом небе", он как бы приобрел вторую жизнь.

Путь к выздоровлению у Черкашина длился два с половиной года.

* * *

Только в марте 1947 года Павел Макарович покинул госпитальную койку. Лечился в Ленинграде, Москве. Поехал в родной Донбасс. Там жили мать, три сестры, племянник. Отца уже не было в живых - он скончался от побоев полицаев в годы фашистской оккупации.

О том, что с ним случилось, более года не писал ни родным, ни школьным товарищам. Принял решение после выздоровления домой не возвращаться. Думал упрятать себя в доме инвалидов (не причинять боль родным и не вызывать сожаления у друзей). Правду открыл лишь любимой девушке, с которой до оккупации Донбасса и после его освобождения вел переписку. Посоветовал забыть его и найти себе достойного спутника жизни.

Девушка ответила: "Забыть не могу и не желаю. Приезжай. Каким бы ты ни был - я тебя жду". Этот ответ, пожалуй, и заставил изменить принятое решение. Потянуло в родные края. Дальше все стало на свое место.

Черкашину поручили важный участок политической работы - парткабинет. С душой взялся за дело. К нему приходили коммунисты и беспартийные, рассказывали о боевых и трудовых делах, вместе намечали и осуществляли планы массово-политических мероприятий.

Работал пока мог. Не один раз избирался депутатом поселкового Совета, был народным заседателем, около года даже замещал судью. Много раз избирался делегатом на районные партконференции. Он - частый гость у пионеров, комсомольцев и молодежи призывного возраста. Общественный инспектор по охране канала Северный Донец - Донбасс. И еще много других общественных дел у Павла Макаровича.

Хорошим другом и помощником стала библиотека.

"Летом, - пишет мне Черкашин, - провожу время больше на воздухе, на огороде, в саду и только за счет сна прочитываю газеты и журналы, а зимой "запоем" читаю книги. Соседи часто удивляются, когда видят, что до утра в моем окне не гаснет свет...

О болезнях стараюсь не думать, они тогда лучше переносятся, но все же иногда приходится обращаться к людям в белых халатах".

"Могу гордиться, - писал Павел Макарович однополчанам, - что немало ребят подготовил для службы в Вооруженных Силах. В их числе и сын, который призван в армию после окончания Новочеркасского геологоразведочного техникума. Служит в радиотехнических войсках - пошел по стопам отца. Идет смена смене - бегает уже внук".

"Что касается жизни Павла Макаровича у нас, в шахтерском поселке, сообщает нам, его однополчанам, заместитель секретаря парткома, - то можно с законной гордостью сказать, что он приносит огромную пользу в деле воспитания молодежи в духе советского патриотизма. Черкашин - неоднократный гость в двух средних школах и общежитии шахтеров. Молодежь с большим вниманием и уважением слушает рассказы о боевых подвигах наших воинов на фронтах Великой Отечественной войны советского народа против фашистских орд. Павел Макарович выступает с беседами на летних агитплощадках. Участвует во всевозможных встречах, организуемых общественными организациями".

Аналогичные письма мы получили от военкома города Дзержинска, из 2-й средней школы шахты "Северная", где он когда-то был комсоргом и пионервожатым и где сейчас является членом совета музея боевой и трудовой славы. В музее немало документов, фотографий, характеризующих большую силу воли этого простого и скромного человека. Четыре ордена (два - Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды), многие медали награды за сотни боевых вылетов - лучшая характеристика воздушного бойца.

"Человек интересной судьбы" - так назван очерк, напечатанный в газете "Дзержинский шахтер" к 30-летию Победы и посвященный Черкашину. И это правильно. Человек остался без ног, у него покалечены грудная клетка, руки, пониженное зрение, но он и поныне неутомимый труженик.

Мы гордимся тем, что наш герой не только выстоял в тяжелой схватке за жизнь, как и подобает коммунисту, но и остался человеком с чистой совестью. Каждый из нас уверен, что таким Павел Макарович останется до конца. В нем, как в зеркале,

выражен характер человека, которого воспитал шахтерский коллектив Донецкого угольного бассейна. Его жизнь похожа на легенду.

Наша славная советская молодежь продолжает традиции старших поколений, берет на вооружение, в наследство подвиги отцов, дедов, братьев и сестер. Среди героев на видном месте всегда будет подвиг Павла Макаровича Черкашина.

Над Рижским заливом

Быстрые наступательные операции Красной Армии в Прибалтике не дали возможности фашистам эвакуировать свои войска и технику по сухопутным коммуникациям. Основные перевозки гитлеровцы осуществляли морским путем: из портов Пярну, Рига, Кингисепп на Сааремаа через Рижский залив и Ирбенский пролив. Почти вся материковая территория Литвы и Эстонии и их столицы Вильнюс и Таллин уже были освобождены от немецко-фашистских захватчиков. Бои шли на подступах к Риге.

Как-то вечером зашел ко мне Григорий Васильевич Добрицкий. Тяжело опустившись на стул, сказал:

- Награды за ратные дела получили большой отзвук у всего личного состава. Каждому дорого, что его личный подвиг, подвиги павших в боях товарищей не остались безвестными.

Г. И. Добрицкий имел в виду последнее, посмертное награждение орденом Красного Знамени Федора Андреевича Ситякова и присвоение звания Героя Советского Союза Григорию Антоновичу Заварину.

После трагической гибели командира полка Ф. А. Ситякова и штурмана полка майора Г. А. Заварина я был назначен командиром 51-го минно-торпедного Таллинского авиаполка.

Вначале мне было очень тяжело. Дело в том, что в полку в течение шести месяцев весьма напряженной боевой работы вместо меня не был назначен заместитель командира полка по летной подготовке. Не прислали и штурмана полка. А это значительно усложняло и без того нелегкую работу командира и штаба, особенно ввод в строй молодых экипажей, прибывавших на пополнение. Все считали, что это чей-то просчет. Мы, командиры частей, знали, что руководящие кадры шли к нам из ВВС Тихоокеанского флота, но и там была не бездонная бочка, откуда можно без конца черпать ведущих офицеров. Значит, надо растить и выдвигать своих.

В районе Ленинграда из ударных полков ВВС КБФ на прежнем месте остался только один наш. 51-й полк. Все другие части, в том числе и 8-я минно-торпедная авиадивизия, действовали на юге Балтийского моря.

Командующий ВВС КБФ поставил нам задачу: группами и парами торпедоносцев и топмачтовиков систематически наносить удары по вражеским конвоям на морских коммуникациях в Рижском заливе вплоть до устья реки Даугава.

Для выполнения поставленной задачи штаб полка разработал наставление, где предусматривались прежде всего систематические групповые атаки торпедоносцев и топмачтовиков по фашистским конвоям в дневное время, по данным воздушной разведки. Разведка велась одиночными самолетами нашего полка. В разведку направлялись наиболее опытные экипажи торпедоносцев. Перед ними ставилась задача точно определить местонахождение, направление движения, состав конвоев, безошибочно передать данные на аэродром, а затем встретить ударные группы на подходе к цели, навести их на цель и зафиксировать результаты удара. Задача, безусловно, трудная и сложная, а поэтому мы долго и тщательно подбирали такие экипажи.

Наиболее часто и всегда успешно ходили на разведку экипажи командиров звена лейтенантов Г. В. Позника и В. А. Астукевича, а также летчика лейтенанта В. Д. Петрова. Штурманами у них летали лейтенанты В. Е. Михайлик, И. Т. Лобуко и А. Ф. Корнышкин, а стрелками-радистами сержанты Захаров, Левшин и Чванов. Эти люди не только успешно выполняли важную боевую задачу, но и нападали на воздушного врага. В связи с этим я хочу рассказать о редчайшем случае в работе воздушных разведчиков. Произошло это 11 марта 1945 года. Во время полета на разведку лейтенант Григорий Васильевич Позник заметил под облаками фашистский транспортный самолет Ю-52 в сопровождении двух истребителей МЕ-109, решил атаковать и уничтожить его. Чтобы зайти на выгодную позицию и внезапно атаковать, нашему летчику пришлось долго хитрить и нырять в облака. А затем, выбрав удобную позицию и подойдя на короткую дистанцию, он открыл огонь из передних неподвижных установок крупного калибра и сбил самолет. Истребители, прикрывавшие "юнкерс", заметили это уже тогда, когда их подопечный беспорядочно падал в воду. А наш разведчик ушел в облака, изменил направление полета, оторвался от преследования и продолжал выполнять задачу. Свой успех экипаж подтвердил фотоснимками.

* * *

На рассвете 24 сентября 1944 года разведчики обнаружили в Рижском заливе вражеский конвой. Удар решили нанести группой из пяти топмачтовиков. Ведущий - я. Ведомые - два командира звена А. А. Зубенко и Г. Г. Еникеев, два летчика - А. Я. Соболев и

А. Д. Кузьмин. Все мы уже выполняли аналогичные вылеты и, следовательно, имели некоторый опыт. Но так или иначе в каждом боевом полете всегда можно найти что-то новое, своеобразное и никогда схему одного полета на другой наложить нельзя. Поэтому к выполнению задания готовились тщательно.

Наш маршрут пролегал над освобожденной территорией Эстонии с выходом на Пярну, а затем - в Рижский залив.

Подлетаем к Нарве. Под нами только что освобожденная земля, всюду видны следы войны: разрушенные кварталы города, сплошные линии траншей, что тянутся змейкой между Финским заливом и Нарвой. По обочинам дорог валяются автомашины, лежат сваленные телеграфные столбы. Все мосты взорваны, у некоторых - затор пехоты и боевой техники... Сверху видим, как саперы наводят порядок.

Всего несколько дней назад мы летали в этих местах со всеми предосторожностями. Теперь летим более спокойно. Можно не бояться вражеских зенитчиков, но фашистские истребители могут появиться в любое время. Поэтому надо быть бдительными.

Пролетаем над городом-портом Пярну. Здесь тоже видны большие разрушения. А вот и Рижский залив. Нужно найти и атаковать вражеский конвой. Всматриваюсь в морскую гладь, подернутую густой дымкой. Видимость 2 - 3 километра. Кажется, где тут разглядишь какие-то корабли...

Хорошо, что мы имели точные данные своего разведчика о местонахождении цели: два часа назад конвой вышел из Даугавы и двигался в направлении Ирбенского пролива со скоростью 15 узлов.

Правильнее нам следовало бы лететь в расчетный квадрат по западному берегу залива, но в районе Айнажи шли большие бои. Лишний раз рисковать не хотелось и мы уклоняемся ближе к острову Рухну, чтобы от него взять курс навстречу фашистскому конвою. Напряженно работают штурман Петр Николаевич Сазонов и штурманы ведомых самолетов. Стрелки-радисты внимательно вслушиваются в эфир, наблюдают за воздухом.

- Товарищ командир, - обратился ко мне стрелок-радист Юрий Волков, разведчик обнаружил еще один конвой, который входит в Ирбенский пролив. В его составе два транспорта и три корабля охранения.

Чем ближе мы подходили к расчетному месту встречи, тем больше возрастало напряжение.

- Впереди, справа корабль, - спокойно и уверенно доложил Сазонов.

- Вижу корабли!.. Вижу корабли!.. - почти одновременно сообщили ведомые.

Нас тоже заметили: появились вспышки от разорвавшихся зенитных снарядов.

Пять боевых кораблей охраняли один транспорт. Я сделал вывод, что, по всей вероятности, перед нами какой-то важный груз. Меня заинтересовал транспорт. Он - наша цель. Делаю отворот влево и даю команду Г. Г. Еникееву с ведомым атаковать транспорт. Жалко было по одному транспорту разрядить все самолеты, поэтому и решил уничтожить его двумя топмачтовиками. Впереди, в Ирбенском проливе, еще два транспорта и по ним также нужно нанести удар, а сделать это могли только мы, иначе враг может уйти безнаказанно.

Однако решение, которое было продиктовано обстановкой и желанием потопить как можно больше вражеских транспортов, осуществить так и не удалось.

Завожу группу с выгодных курсовых углов правого борта, даю по радио команду паре: "Атака!" Но никто не выходит.

- Что это? Невыполнение приказа?

Обошел конвой с кормы и снова завожу в атаку всю группу с левого борта. Снова даю команду: "Паре выйти в атаку!", и опять такая же картина. Все самолеты, прижавшись ко мне, идут плотным строем.

Кружиться долго вблизи побережья, занятого врагом, не решился. Тогда в третий раз завожу группу, даю команду для всех "Атака!" и сам иду вперед. Только тогда, маневрируя и обстреливая боевые корабли и транспорт, пошли за мной ведомые. Один из них даже перестарался: умудрился выскочить вперед, сбросил бомбы, а от их разрывов досталось и нам. В частности, мой самолет получил изрядную вмятину.

Страшно злой вернулся я тогда на аэродром. Хотел обрушиться прежде всего на ведущего пары. Но когда все самолеты зарулили на стоянку и экипажи собрались возле меня, все выяснилось: ведомым я поставил непосильную задачу.

И все же полет не прошел впустую. Вначале атаки конвойные корабли оказали сильное противодействие всеми зенитными средствами. Но мы их удачно накрыли огнем из пулеметных установок, и огонь кораблей значительно уменьшился.

Мы "влепили" пять бомб в фашистский транспорт водоизмещением в 5000 тонн. Моя попала в носовую часть, а бомбы летчиков Кузьмина и Зубенко угодили в среднюю часть. Транспорт сразу же пошел на дно.

Самолеты не имели серьезных повреждений, за исключением нескольких пробоин. В самолет Кузьмина попала только одна пуля. Она ударилась о пистолет летчика и осталась в кармане, не причинив вреда. Так и носил Кузьмин эту реликвию памятного

боя в Рижском заливе у себя в кармане, и вместе с ней погиб в районе Лиепаи месяц спустя.

Вечером в тот же день меня увидел механик, обслуживавший самолет, и сказал:

- Счастливый вы, товарищ майор!

- В чем же мое счастье? - спросил я, недоумевая.

- Осколок зенитного снаряда пробил пол в кабине сзади сиденья, пролетел возле вас, не задев...

И тогда мне вспомнился незабываемый эпизод из моей жизни.

Случилось это до того, как я прибыл на Балтику.

На фронт я попал не сразу, а через Военно-морское авиационное училище, где должен был переучиться и в совершенстве овладеть самолетом ИЛ-4.

Закончив программу переподготовки, ждал отправки на фронт. И вот вызывают в штаб училища. Разговаривал со мной командир учебной эскадрильи капитан Острошапкин. Он сказал:

- Училище перебазируется на новое место, поближе к морю. Наземное имущество и наши семьи следуют по железной дороге. Самолеты предложено перегнать своим ходом. Вы назначаетесь старшим группы. Вот приказ начальника училища. Прочитайте и распишитесь...

- А когда же на фронт? - спросил я.

- Вот перегоните самолеты и как только будет приказ из Москвы, сразу же и отправим, задерживать вас не станем.

* * *

На одной из промежуточных станций железнодорожный эшелон остановился. Начальник эшелона собрал всех военнослужащих на построение. Семьи офицерского состава остались в вагонах.

- Есть не очень-то приятное сообщение, товарищи, - начал начальник эшелона. - К нашему поезду прицепили платформу с гробами. Там находятся тела погибших летчиков. В одном из них - останки погибшего при катастрофе нашего слушателя майора И. Ф. Орленко. В эшелоне едет его жена Ольга Никитична с двумя детьми и ее нужно как-то подготовить к такому печальному известию. Эту задачу я ставлю двум девушкам-бойцам, которые находятся с женой Орленко в одном вагоне.

Построение закончилось. Все-стали расходиться. Девушки в военной форме робко подошли к своему вагону и начали перешептываться.

- Что случилось? - спросила их Ольга Никитична.

- Случилось страшное, но мы вам не скажем, - заявила одна из них, с трудом сдерживая слезы.

- Наверное по этому поводу и собирал вас начальник поезда?

Ответа не последовало. Девушки только переглянулись между собой.

Тогда Ольга стала просить девушек раскрыть секрет и уверяла, что никому об этом не расскажет. И они не выдержали, обо всем рассказали Ольге Никитичне. А тут как раз начальник эшелона подошел к вагону и с суровым видом спросил:

- Ну, как настроение?

- Вы говорите, что мой муж погиб, а я в это не верю...

- Дело ваше. Можете верить или не верить. Мой долг известить вас...

- Он ушел, а я чувствую как сердце забилось сильнее, - рассказывала потом жена. - А вдруг это правда?

День близился к концу. С моря подуло прохладой. Поудобнее устроила своих девочек спать, укрыла, чем только могла, обняла их, чтобы было потеплее... Всю ночь так и просидела возле них, не сомкнув глаз... Утром поезд остановился на какой-то станции. Сколько будет стоять - никто не знал. Все женщины из эшелона бросились покупать что-нибудь из продуктов. Побежала и я. Думала, пока мои девочки спят, я им завтрак приготовлю. Только успела купить еду, как услышала гудок нашего паровоза. Поезд тронулся с места и стал набирать скорость. Все бросились догонять. Побежала и я, но споткнулась и упала. Все, что было у меня, полетело под откос. Только когда поезд остановили, я добралась до своих испуганных девочек. Ну, а завтрак все-таки получился - выручили девушки-бойцы. Они дали моим детям по кусочку хлеба и организовали чай. Спасибо им за это!

Вскоре эшелон прибыл на конечную станцию. Его встречали офицеры. Среди них моя жена узнала Острошапкина и обратилась к нему:

- Скажите, пожалуйста, где находится мой муж Орленко?

- Сидит как миленький в Майкопе, - в шутливом тоне, улыбаясь, ответил Острошапкин. - Сегодня запрашивал разрешения на перелет к нам, но ему не дали - не пускают горные вершины. Видите? - и показал рукой в сторону Кавказского хребта. - Завтра, как только погода улучшится, будем принимать его здесь...

Началась разгрузка эшелона. В первую очередь выносили имущество училища. Женщин с детьми на ночь оставили в вагонах.

Утром на следующий день жена, чуть свет, начала смотреть на горы. Как и вчера, их окутывали облака. Но потом они начали таять и вскоре совсем исчезли.

Дождавшись, когда проснутся дочери, жена быстро их одела и вывела из вагона на перрон. В конце эшелона, как и вчера, она увидела группу офицеров. Среди них мелькнуло родное лицо.

- Папа нас встречает! - крикнула Ольга Никитична. Подхватив дочерей, она подбежала ко мне, бросилась на грудь, да так и замерла.

- Что случилось? - спросил капитан Острошапкин. Мне также было непонятно поведение жены. Но все объяснил смущенный начальник эшелона, рассказав об истории с гробами.

- На самом деле неприятная история, - сдерживая раздражение, сказал Острошапкин. И уже, обращаясь ко мне, добавил: - Значит, долго будешь жить, Иван Феофанович. Можно спокойно ехать на фронт. Будь уверен - тебя ни пуля, ни снаряд не возьмут...

Вот тогда после благополучной посадки и вспомнились эти вещие слова капитана.

* * *

Кстати сказать, часто наши боевые подруги задают вопрос, а почему о них мало пишут? И даже возмущаются этим. Я разделяю такое мнение.

Здесь я рассказал только один эпизод, а сколько других невзгод выпало на долю наших жен! Война, она неразборчива и никого не милует. Часто мы, как и они, жили надеждами. Получишь, бывало, письмо от семьи и сразу забывается усталость, удваиваются силы, удесятеряется ненависть к врагу. Так уж устроен советский человек!

Верные боевые друзья

Над Рижским заливом наш полк проводил боевые операции вплоть до освобождения Риги. Когда Советская Армия блокировала в Курляндии группу немецко-фашистских войск в составе 30 дивизий, мы перенесли свои действия в Южную Прибалтику. Фронт двигался на запад, а вместе с ним и наш Краснознаменный Балтийский флот. Все это нас радовало, придавало силы. Торпедоносцы и топмачтовики были готовы в любое время наносить удары по вражеским военно-морским базам и конвоям в новых районах и с новых аэродромов. Успешным действиям летный состав во многом обязан своим боевым помощникам и друзьям - авиационным специалистам.

Они самоотверженно трудились во все дни войны, заслужили похвалу и боевые награды.

Большим почетом в полку пользовался техник-лейтенант М. И. Максимкин. Михаил Иванович - участник войны с белофиннами, а с 1942 года до конца Великой Отечественной войны провел на фронте, обеспечивая бесперебойную работу самолетов. К таким, как М. И. Максимкин, в полку всегда относились с особым уважением за их высокое чувство долга, дружбу и товарищество. Приведу только один пример. В одной из операций сильно повредило мотор самолета. Для его замены требовалось не менее полутора суток. Михаил Иванович с помощником мотористом решили: "Не уйдем от самолета до тех пор, пока не выполним работу, а выполнить ее мы должны в кратчайший срок. Война того требует, а отдыхать будем потом".

Сказали и сделали: мотор заменили за 18 часов и обеспечили участие самолета в Рижской операции.

Механика старшину Василия Григорьевича Терещенко иначе и не называли как по имени и отчеству. Причем, произносились они всегда с почетом и уважением. Ему не везло: четыре раза самолет, который он обслуживал, возвращался с тяжелыми повреждениями, а один раз был разбит снарядом настолько, что на ремонт требовалось не менее двух суток.

В. Г. Терещенко с помощью товарищей в два раза сократил время ремонта, проявив высокую сознательность, понимание воинского и патриотического долга. В том, что командир звена Богачев потопил наибольшее количество вражеских транспортов, немалая заслуга и механика Терещенко.

Техник звена старший техник-лейтенант коммунист Михаил Сергеевич Маркин пробыл на фронте с первого дня войны до последнего. Он слыл в летно-техническом кругу как человек, работавший за троих. Он проверял каждый самолет, давал советы механикам как лучше обеспечивать работу того или иного агрегата, а когда случалась беда - повреждали мотор или самолет, - Михаил Сергеевич становился неутомимым. Строгая, но справедливая требовательность, помноженная на личный энтузиазм М. С. Маркина, заражали механиков, мотористов, оружейников и других специалистов - они приводили израненные торпедоносцы и топмачтовики в боевую готовности за короткий срок. Во время важнейших операций самолеты делали по 2 - 3 вылета в сутки и не было ни одного отказа, ни одного дефекта по вине технического состава.

Старший техник по радио Николай Яковлевич Беляев - большой специалист своего дела. В полку говорили: "Даже самый придирчивый судья не сможет предъявить обвинения

радиослужбе". Радиотехника - наука сложная, и материальная часть ее замысловатая. Трудно порой молодому стрелку-радисту ее освоить, но Беляев не отходил от такого радиста, не оставлял его до тех пор, пока не убеждался, что сумел помочь товарищу овладеть техникой. Он оставался уверенным, что радиосвязь будет надежно обеспечена и командир сможет пользоваться ею при руководстве боем без всякого сомнения.

А оружейники, торпедисты, прибористы - сколько они приложили труда для обеспечения боевых вылетов! Сотни тяжеловесных бомб и торпед подвешено руками офицеров и сержантов, таких, например, как старший техник по вооружению Тихон Емельянович Якубов. Творческая мысль никогда не покидала этого человека. Под его руководством была сконструирована и внедрена тележка для подвески бомб крупного калибра, которая значительно облегчала труд и сокращала время готовности самолета к вылету в четыре раза.

Судьба столкнула вместе во фронтовой обстановке инструктора военно-морского авиатехнического училища Павла Герасимовича Кириенко со своими питомцами, бывшими курсантами. Старший техник-лейтенант П. Г. Кириенко вел в училище теоретический курс и практику по авиадвигателям. Требовательный и строгий, он держал курсантов, будущих механиков, что называется, "в форме". Материал на лекциях он излагал четко, доходчиво и требовал от своих слушателей глубоких знаний. В 1944 году П. Г. Кириенко суждено было встретиться со своими подопечными в боевой обстановке - в нашем 51-м авиаполку. Это были трудные дни в полку. Мы получили новую технику, новое пополнение. Все следовало, как говорится, "притереть", чтобы создать единое целое - боевую авиачасть.

Кириенко назначили техником самолета. Механиком прикрепили к нему выпускника училища Евгения Ивановича Добина, мотористом А. П. Диева, тоже недавнего курсанта. Наш аэродром находился почти на передовой. Самолеты после посадки заруливали на стоянки в лесных опушках. Там их быстро замаскировывали ветками деревьев и специальными сетями, и только потом приступали к осмотру и ремонту. Но это не все. Иностранные машины имели серьезные конструктивные недостатки. Например, система отопления кабин работала от бензовоздушной смеси, подаваемой нагнетателями двигателей. В условиях боевого полета в случае повреждения смесь могла загореться. В то же время система трубопроводов и тросов управления к печкам сжигания смеси располагались так, что при осмотре и ремонте техническому составу было трудно к ним

подобраться. Встал вопрос о демонтаже этой системы.

Работа оказалась сложной, трудоемкой, но ее выполнили в кратчайший срок поочередно на машинах, готовившихся к боевым вылетам без вывода их из строя.

Много хороших слов хочется сказать и в адрес техника Суркова. Он успевал всюду. Его простые и доходчивые разъяснения вносили исчерпывающую ясность в самые трудные и сложные вопросы. Был случай, когда машина вернулась с поврежденным воздушным винтом. Нужно было его снять и установить новый. Долго возились, но винт заменили. Однако на работавшем двигателе не изменялся угол атаки. Кириенко и Сурков сообща еще раз просмотрели инструкции и, наконец, нашли нужный вариант установки винта. Это был еще один шаг в освоении новой зарубежной техники.

Сложнее было ремонтировать и производить профилактический осмотр органов приземления самолета. Машины тяжелые, а "козлы" с домкратами для подъема - неудачные. При малейшем колебании самолета в приподнятом положении они деформировались и это создавало дополнительные трудности. На помощь пришли работники передвижных авиаремонтных мастерских. Они изготовили более мощные подъемники, что ускорило выполнение наиболее трудоемких работ.

В повседневной работе технический состав проявлял полное взаимопонимание и взаимовыручку. Если образовывался какой-либо "затор" у одного, то к нему тут же приходил на помощь другой и сообща быстро вводили самолет в строй.

Много добрых слов можно сказать в адрес руководителей технической службы полка - старших инженеров Григория Федоровича Яковлева и Александра Ивановича Медведева, инженеров: по ремонту - Леонида Петровича Захарова, по вооружению - Анатолия Яковлевича Киселева, по спецоборудованию - Василия Григорьевича Попова, начальника минно-торпедной службы Константина Михайловича Киселева, механиков Сергея Валентиновича Зыкова, Николая Алексеевича Стерликова, Владимира Андреевича Орлова, Ивана Ивановича Михалева и многих других.

В своих воспоминаниях я не смог рассказать о всех достойных товарищах, привести другие характерные и поучительные эпизоды из боевых будней технического состава, и пусть они простят меня за это. Хочу лишь сказать, что каждый из них не жалел сил и самого себя ради победы над врагом.

Принимай, земля литовская!

14 октября 1944 года полк перебазировался на новое место.

Одни экипажи произвели посадку в Паневежисе после выполнения боевого задания, другие прилетели туда со старого нашего аэродрома, взяв с собой на борт технический состав и подвесив торпеды. На литовскую землю мы прибыли уже не новичками, а с опытом и почетным наименованием "Таллинских".

Теперь 8-я минно-торпедная Гатчинская авиадивизия КБФ собралась в одном месте и представляла из себя большую силу. Шутка сказать, в ее составе насчитывалось три ударных и два истребительных полка. Это был мощный кулак, а не растопыренные пальцы. Мы получили возможность взаимодействовать со штурмовиками, несшими боевую службу в южной части Балтийского моря. А самое главное, наш 51-й минно-торпедный полк будут прикрывать от взлета до посадки новенькие ЯК-9д Героев Советского Союза П. И. Павлова и А. А. Мироненко. Что и говорить, защита надежная!

Паневежис - небольшой литовский городок. На юго-востоке от него в 1940 году - в первом году восстановления Советской власти в Литве командование Красной Армии приступило к строительству аэродрома, однако тогда достроен он не был. Фашисты сначала его не использовали, а затем, когда Красная Армия повела успешное наступление, развернули большие работы по достройке аэродрома. Строился он руками военнопленных и угнанных в рабство советских людей. Об этом свидетельствуют надписи на русском языке, сделанные на цементных плитах. Привожу одну из них: "Здесь работали русские. 12. 04. 44 года". Отступая, гитлеровцы разрушили аэродром. Они взорвали служебные здания, взлетно-посадочную полосу. Но наши бойцы из строительного батальона в короткий срок привели его в рабочее состояние.

Аэродром позволял нормально работать всем пяти полкам 8-й дивизии. Для нас были приготовлены места стоянок самолетов в укрытии, командный пункт и помещения для личного состава. Самолеты уходили в небо сразу после выруливания из капониров на полосу.

Здесь, на аэродроме, авиаторы еще раз собственными глазами увидели зверства немецко-фашистских извергов. Был обнаружен ров, в котором оказались зарытыми 17 тысяч мучеников: пленных красноармейцев, евреев, литовцев.

Недалеко от аэродрома гитлеровцы соорудили огромный лагерь для пленных. Несколько рядов колючей проволоки опутывали длинные дощатые бараки - "клоповники", внутри которых в два этажа тянулись нары, заваленные тряпьем, соломой, разной дрянью. Во дворе через каждые 20 - 25 метров возвышались смотровые посты с огневыми точками и

прожекторными установками.

В конце войны, уже после освобождения Литвы от фашистов, еще продолжали действовать созданные буржуазными националистами диверсионно-террористические банды. Они зверски убивали партийных и советских работников, а также крестьян-новоселов. Так, в Купишкиском уезде, который непосредственно прилегал к аэродрому, до конца 1945 года бандиты убили 80 крестьян. Зверства недобитого врага вызывали у личного состава ненависть к фашистским извергам, поднимали на бой, на мщение.

Прибыв на новое место, мы провели в полку партийные и комсомольские собрания, на которых обсудили задачи по повышению бдительности, нацелили личный состав на преодоление трудностей как в организации полетов, так и в бытовом устройстве. Мы не прекращали боевой работы даже в день перебазирования. Те экипажи, которые прилетели раньше, в тот же день уходили на задание.

Но начало боевой деятельности на новом месте стало для нас горестным. Не вернулся из первого боевого полета командир 1-й эскадрильи капитан Андрей Лукич Михайлов, участник войны с белофиннами, награжденный орденом Красного Знамени. Андрей Лукич - мой земляк с Украины и мы знали друг друга по совместной работе еще на Тихоокеанском флоте.

Погода в тот день установилась как по заказу: низкая облачность, и видимость 2 - 3 км. О такой погоде особенно мечтают наши экипажи-разведчики.

Михайлову ставилась задача пройти по маршруту вдоль береговой черты от Паланги через Ирбенский пролив до Риги, выяснить движение вражеских кораблей на коммуникациях и состояние погоды. Экипаж был отлично подготовлен для такого задания. Но вскоре после взлета связь с самолетом оборвалась...

А на второй день - 15 октября группа, ведомая опытным заместителем командира авиаэскадрильи, выполняя боевое задание в Балтийском море, на обратном пути уклонилась от маршрута, потеряла ориентировку, вышла на линию фронта Курляндской группировки фашистов, где и был сбит огнем зенитной артиллерии врага один из ведомых группы - командир звена лейтенант Николай Васильевич Иванов. Эта тяжелая утрата произошла в результате непростительной ошибки ведущего группы и прежде всего штурмана. Для всех нас этот скорбный случай послужил поучительным уроком.

Тяжело было на душе в тот день. Впрочем, как и во все дни, когда мы теряли боевых товарищей. К вечеру нервы натянулись до предела, не хотелось ни с кем говорить.

- Выйдем на воздух, - заметив мое состояние, предложил начальник штаба Иванов.

- Давай! - согласился я.

Мы вышли с командного пункта и сели на ствол срубленного дерева. Оба молчим, а думаем об одном и том же: как тяжело воспринимаются потери боевых друзей! Еще тяжелее писать об этом родным и близким. В душе мы проклинали фашизм и войну, которые унесли столько молодых, активных жизней, принесли нашим людям много горя.

В памяти возник образ этого сильного и мужественного человека, великого труженика, боевого летчика.

Я вспомнил все сказанное Михайлову перед его трагическим боевым вылетом. Искал в себе причину гибели Андрея Лукича. Искал, но не находил. Знал я этого талантливого командира хорошо. В нем легко улавливалось главное, что облагораживает человека: он проявлял нетерпимость к любым недостаткам, никогда не удовлетворялся результатами своего труда, хотя летал днем и ночью без ограничений, всегда искал что-то новое, более совершенное.

И вот, его нет среди нас. Во мне все кипело, бурлило. Готов был сделать что угодно, лишь бы вернуть к жизни замечательного командира эскадрильи капитана Андрея Лукича Михайлова.

И еще я представил себе, какое горе постигнет его мать Прасковью Андреевну, жену Зою Антоновну и маленькую дочь Раечку, когда они получат скорбную весть о гибели самого дорогого им человека - сына, мужа и отца, а мы не в силах их утешить, облегчить их горе... Одно ясно: оставшиеся в живых будут ещё сильнее бить фашистских извергов. В это я верил, как верил в окончательную победу. Мы будем уничтожать фашистов как бешеных псов, потому что от них идут все наши беды...

Но тут из двери командного пункта выглянул дежурный офицер майор И. И. Семилов:

- Вас к телефону, товарищ командир полка!

Звонил замполит Добрицкий. Он сообщил:

- Прибыл к нам начальником связи полка лейтенант Владимир Васильевич Быков. Помните - раньше он служил у нас начальником связи 1-й эскадрильи. Я уже с ним беседовал. Молодой, правда, но, думаю, с обязанностями справится.

Быкова я помнил хорошо. Толковый связист, с ним легко будет работать.

Вообще быстро растет наша молодежь. Есть среди них и талантливые. Иногда даже в душе им завидуешь: молоды и талантливы, чего еще нужно человеку?

Перед глазами встали лица молодых летчиков, уже

включившихся в боевую работу: младших лейтенантов В. П. Полюшкина и В. М. Кулинича. Они быстро вошли в число тех, кто добывал боевую славу 51-му минно-торпедному авиаполку. Такими же хорошими бойцами стали летчики 3-й эскадрильи А. А. Богачев и М. В. Борисов, штурманы Н. И. Конько, И. И. Рачков, С. И. Жебуртович, И. Н. Яковлев.

* * *

В конце 1944 и в начале 1945 года основными районами боевых действий нашего полка были Лиепая, Ирбенский пролив, Клайпеда, Данцигская бухта. Осенью и зимой, когда ночи на Балтике стали длиннее, вражеские конвои успевали в темное время суток пройти наиболее опасную часть пути - из Германии в блокированный порт Лиепая. Днем они отстаивались под сильной защитой средств ПВО.

Экипажей, которые летали днем и ночью, у нас насчитывалось не так уж много - мой экипаж и экипажи командиров эскадрилий. А нужно было наращивать минные постановки на подходах и в портах Лиепая, Клайпеда, в Данцигской бухте и готовить кадры ночников.

Мы как-то решили провести у себя учебные ночные полеты. Спрашиваю разрешения у командования дивизии в ту ночь не летать на Лиепаю. На мою просьбу последовал такой ответ:

- Вот разика два-три слетаешь на минные постановки, а потом вози своих летчиков хоть до утра.

Вначале я подумал, что мне ответили шуткой, но потом убедился, что так требовала обстановка. Мы начали ставить мины ночью и днем, в порту Лиепая и на подходе к нему.

Лиепая - самый крупный порт, питавший прижатую к морю вражескую курляндскую группировку. Разведка установила, что фашисты усилили морские перевозки сюда из портов Северной Германии.

Не имея возможности уничтожать вражеские транспорты на переходе морем ночью, командование приняло решение - нанести комбинированный удар днем непосредственно по порту топмачтовиками 51-го минно-торпедного и пикировщиками 12-го полка. Штурмовикам 11-й авиадивизии ставилась задача подавить огонь зенитной артиллерии. Истребительное прикрытие осуществлялось силами 21-го и 14-го авиаполков.

По имевшимся у нас данным, порт охраняли 30 зенитных батарей, в которых насчитывалось свыше 100 орудий, плюс зенитная артиллерия кораблей. Помимо этого, по приказу Гитлера, в Лиепаю были направлены лучшие воздушные асы фашистской Германии.

К утру 30 октября в порту скопилось до 15 транспортов, два

миноносца, два сторожевых корабля и четыре тральщика. По ним и предстояло нанести удар.

В тот день, как обычно, после завтрака летный состав собрался на командном пункте полка, чтобы получить боевое задание.

Штурман второй эскадрильи капитан Николай Петрович Федулов сообщил, что вместе с командиром эскадрильи майором Борисом Евгеньевичем Ковалевым они согласны добровольно выполнить задание.

- Уже весь личный состав находится у самолетов и ждет распоряжения, доложил майор Ковалев и тут же добавил: - Мы просим командование считать этот полет подарком личного состава второй эскадрильи к двадцать седьмой годовщине Великого Октября.

- Вам поставлена очень тяжелая и весьма ответственная задача, - сказал я в ответ. - Мы знаем, что вторая эскадрилья сражается стойко и мужественно, но здесь, вероятно, потребуется переступить порог возможного, и вы должны быть к этому готовы. Действуйте!

А на стоянке второй эскадрильи уже висел красочный плакат, на котором четко были выведены слова А. С. Макаренко: "Храбрый - это не тот, который не боится, а храбрый тот, который умеет свою трусость подавить. Другой храбрости и быть не может. Вы думаете, идти на смерть под пули, под снаряды - это значит ничего не испытывать, ничего не бояться? Нет, это именно значит и бояться, и испытывать, и подавить боязнь".

Глубина в порту, где стояли транспорты, не превышала 10 метров. Это исключало применение торпед, а потому было отдано предпочтение фугасным бомбам крупного калибра.

Для лучшей отработки взаимодействия с истребителями прикрытия предполетная подготовка проводилась совместно. Прикрывали операцию две группы истребителей, по восемь "яков" в каждой. Одну группу возглавлял капитан Сушкин, а вторую - капитан Емельяненко.

- Эскадрилья к вылету готова, лишнее горючее слито, - доложил после проверки самолетов инженер полка Георгий Федорович Яковлев.

Через несколько минут взревели моторы топмачтовиков, и все самолеты один за другим быстро поднялись в воздух. Теперь и для технического состава начались томительные минуты ожидания. Каждый из них знал, что у торпедоносцев и топмачтовиков легких атак не бывает. Как потом выяснилось, бои над Лиепаей были самыми тяжелыми. О полете подробно доложил Николай Петрович Федулов после возвращения из

госпиталя. Вот что он рассказал: " После Паланги мы взяли курс в море и на удалении 30 километров от берега пошли на север параллельно береговой черте. На траверзе Лиепаи видна была работа штурмовиков и пикировщиков, а немного выше множество наших и фашистских истребителей вели воздушные бои. Активно действовала вражеская зенитная артиллерия. На внезапность рассчитывать уже не пришлось, и мы на удалении 12 - 15 километров от берега вышли на цель двумя группами. По команде "Приготовиться к атаке!" самолеты перестроились и с интервалом около 30 метров, резко маневрируя, начали обстреливать цели, одновременно войдя в зону действия зенитных установок. Огня было страшно много. Вдруг в моей кабине появилась пыль от пулевых пробоин. А в это время стрелок-радист Бельчаев закричал:

- Нас атакуют истребители! - и тут же открыл огонь из башенных пулеметов, но как-то быстро его прекратил.

- Почему не стреляешь? - спросил я.

- "Мессер" ушел с отворотом влево. Видимо, ищет более легкую добычу, ответил Бельчаев.

- Стреляй по кораблям, - добавил я. Обе группы организованно произвели атаку, сбросили бомбы по транспортам, стоявшим в порту. А когда вышли из зоны огня, напряжение быстро спало. Осмотревшись, я сначала ничего не заметил. Спрашиваю у летчика Ковалева, как идут дела? Отвечает, что все в порядке, только вот приборы не работают. Радист сообщил, что у него все обстоит благополучно.

Успокоившись, я стал более внимательно осматривать самолет и увидел, что из левого мотора показываются языки пламени. Сквозь черный дым заметил, что один наш ведомый - самолет летчика Кузьмина, объятый пламенем, вместе с другими ведомыми продолжает следовать за нами. Но в то время, когда я докладывал своему командиру обстановку в воздухе, самолет Кузьмина взорвался. Так погибли смертью храбрых летчик младший лейтенант Александр Яковлевич Кузьмин, штурман младший лейтенант Федор Сабирович Аменкаев и стрелок-радист сержант Анатолий Яковлевич Кузьмин.

О том, что горит наш самолет, я не докладывал командиру. Садиться на воду в районе расположения вражеских войск мы не могли.

Майор Ковалев спросил у меня: "Что будем делать? Без приборов далеко не улетим". Я ответил: "Как пройдем линию фронта, можно садиться у берега на воду".

Вскоре линия фронта оказалась позади. Убедившись, что на берегу находятся наши войска, посоветовал садиться.

После посадки самолет прополз по воде и, оседая, зацепился за подводные камни. От удара я потерял сознание и пришел в себя только когда очутился в воде. Самолет медленно тонул, и надо было что-то предпринимать. Попробовал снять колпак башни и вылезти из самолета, но колпак не открывался. Летчик от удара о приборную доску тоже потерял сознание, а затем, придя в себя, вылез на плоскость, разбил ногой колпак на башне и фонарь в штурманской кабине. Я с большим трудом вылез на плоскость. Затем мы вдвоем, израненные, вытащили стрелка-радиста Бельчаева: у него оказалась перебитой нога. До берега было не так далеко, всего метров 40 - 60. Майор Ковалев прыгнул в воду и поплыл, а мы остались на плоскости. Самолет сел на грунт, верх фюзеляжа оказался на поверхности воды.

Прошло минут сорок и к нам подошла резиновая лодка. Позаботился командир. Она подобрала нас и доставила в санбат. Здесь я почувствовал, что руки и ноги не действуют: сильно повреждены при посадке. Пролежал в санбате ночь, а утром на машине нас отправили в лазарет в Палангу, а дальше в 1-й военно-морской госпиталь в Ленинграде..."

Возвратившись из госпиталя, Николай Петрович Федулов был назначен заместителем начальника штаба полка по разведке. Майор Борис Евгеньевич Ковалев получил новое назначение, сержант Петр Иванович Бельчаев в полк не возвратился.

В результате операции топмачтовики второй эскадрильи потопили в Лиепае три транспорта общим водоизмещением 23 000 тонн и сторожевой корабль. Лучше всех действовали экипажи командира эскадрильи майора Ковалева, командиров звеньев младших лейтенантов Богачева и Репина, летчика младшего лейтенанта Соболева.

Потом мы частенько "навещали" Лиепаю и каждый вылет в этот район считался подвигом. Например, 14 декабря 1944 года совершила налет группа заместителя командира третьей эскадрильи лейтенанта М. В. Борисова и потопила три вражеских транспорта общим водоизмещением 16 000 тонн.

Мужественно действовала 22 декабря группа топмачтовиков командира третьей эскадрильи капитана К. А. Мещерина. Она потопила крупный транспорт и три сторожевых корабля. "В ударах по военно-морской базе Либава особенно хороших результатов достигли топмачтовики 51-го минно-торпедного авиаполка. В трех ударах (30. X, 14 и 22. XII 44 г.) на долю топмачтовиков, составлявших всего 21% от всех ударных сил, пришлось 75% от суммарных потерь транспортов и кораблей противника".

Суровая война все дальше уходила на запад, заполняя новые

боевые странички истории 51-го минно-торпедного авиаполка.

Как лопнул "Ирбенский щит"

Изгнанные с материковой части Эстонии, гитлеровцы пытались удержаться на острове Сааремаа. Их теснили и здесь. Наконец, в руках врага остался лишь небольшой полуостров Сырве, имевший для командования гитлеровской группы армий "Север" большое значение. Он контролировал Ирбенский пролив, а поэтому его сильно укрепили и назвали неприступным "Ирбенским щитом". Овладеть им препятствовали военные корабли 2-й боевой группы вражеского флота под командованием вице-адмирала Тиле, обстреливавшие наступавшие части Советской Армии. В состав группы входили крейсера "Адмирал Шеер", "Лютцов", "Принц Ойген", эскадренные миноносцы и другие корабли. Их прикрывали истребители.

Командование Краснознаменного Балтийского флота решило нанести удар по группе Тиле силами авиации. В проведении операции принимала участие 9-я штурмовая авиадивизия, которой командовал Герой Советского Союза подполковник Я. З. Слепенков. Нашему 51-му минно-торпедному полку приказали выделить в оперативное подчинение Слепенкова эскадрилью топмачтовиков.

Кого послать к штурмовикам? Решение не простое. После обсуждения выбор единодушно пал на 1-ю эскадрилью капитана Ивана Дмитриевича Тимофеева. В его экипаж входили штурман старший лейтенант Алексей Сергеевич Сирик и стрелок-радист, начальник связи эскадрильи старшина Виктор Арсентьевич Дикарев. Звеньями командовали старший лейтенант В. П. Фоменко, лейтенанты А. Г. Горбушин и В. А. Астукевич.

До прибытия в полк Тимофеев работал инструктором в авиаучилище, потом перегонщиком самолетов. Все время рвался на фронт и добился своего. С первых вылетов показал незаурядное мастерство. 25 сентября 1944 года экипаж потопил фашистский транспорт. Вскоре в Рижском заливе он уничтожил большой морской буксир. Все члены экипажа стали кавалерами ордена Красного Знамени.

- Начало у вас хорошее, - сказал я капитану, знакомя его с новым заданием. - Вы человек смелый, решительный, что очень важно для боевого командира. Поэтому и доверяем вам выполнение важного поручения.

- Все сделаем, чтобы оправдать доверие, - ответил капитан.

Решающие бои по очищению полуострова Сырве от гитлеровцев начались 18 ноября. На первых порах плохая погода (сплошная облачность, густой снег) ограничивала действия авиации. Погода улучшилась лишь 23 ноября. В тот день

топмачтовики, взаимодействуя со штурмовиками и истребителями, поработали хорошо. Вот что потом рассказывал Сирик об одном из вылетов: "Обстановка для топмачтовиков сложилась не очень благоприятная. Стоял ясный осенний день. Видимость по горизонту практически не ограничена, что исключало возможность использования такого важного тактического элемента, как внезапность. К тому же в районе целей барражировали истребители фашистов.

Первыми в атаку, волна за волной, пошли штурмовики. Вместе с ними действовала эскадрилья "петляковых", которую вел Герой Советского Союза майор Константин Степанович Усенко, мастер бомбоударов с пикирования. За штурмовиками и пикировщиками следовали топмачтовики Тимофеева под прикрытием 12 истребителей ЯК-9. Маршрут полета проходил через северную часть острова Сааремаа и далее над морем с последующим разворотом на цель и перестроением группы в левый пеленг. От аэродрома до первого разворота шли на высоте 200-300 метров с последующим снижением до 30 метров.

Через несколько минут справа по курсу был обнаружен взлетевший с воды фашистский морской самолет-разведчик. Пара истребителей из нашего прикрытия атаковала и сбила его. Но он, видимо, успел передать сообщение о нашем появлении. Уже после второго разворота вражеские корабли перенесли огонь, вплоть до главного калибра, по топмачтовикам. По курсу встала завеса из водяных столбов. К нам бросилось несколько "мессершмиттов", но наши истребители отогнали их.

Перешли в атаку. В самолете Тимофеева вражеским снарядом пробило большую дыру в левой плоскости. Болталась металлическая обшивка, левый мотор был поврежден и давал перебои, но бомбы вся группа сбросила удачно. Потопили эсминец".

Кстати, на боевые корабли экипажу Тимофеева везло. До конца войны он потопил еще два фашистских эсминца и быстроходную десантную баржу.

По немецким данным, записанным в журнале боевых действий группы армий "Север", в течение 23 ноября 1944 года у мыса Сырве советская авиация потопила: семь транспортов, три тральщика, две самоходные десантные баржи, три парома и пять катеров. Повреждены четыре тральщика, много катеров и барж. Выведен из строя миноносец типа "Т-23".

С наступлением темноты оставшиеся вражеские корабли ушли в сторону шведского острова Готланд. А на другой день наши войска полностью очистили от гитлеровцев остров Сааремаа. "Ирбенский щит" лопнул как мыльный пузырь.

29 ноября Верховный Главнокомандующий в числе других объявил личному составу нашего полка благодарность за освобождение острова Сааремаа (Эзель). Это была третья благодарность за бои по освобождению Эстонской ССР. А вскоре 51-й минно-торпедный Таллинский авиаполк стал Краснознаменным.

Эскадрилья Тимофеева без потерь возвратилась в полк. Мы радовались успешным действиям товарищей - достойных представителей нашего боевого коллектива. Сколько на их счету потопленных кораблей и транспортов врага мы не знали. Не это было для нас главным. Важно, что закончилось освобождение эстонской земли и наш 51-й Таллинский авиаполк продолжал вести боевые действия на территории Латвии и Литвы. И здесь "таллинцы" дрались с таким же боевым настроем, как и над Эстонией.

В огне сражений

Балтийская осень постепенно вступала в свои права. Заморосили нудные дожди. Свинцовые облака нависли над макушками высоких елей. Пронизывающий ветер забирался за воротники летных курток. Все реже и реже взвивались ввысь сигнальные ракеты, вызывающие к вылету на боевое задание. Правда, иногда в октябре и в начале ноября удавалось "вырвать" погоду, но чем дальше шло время, тем все труднее и труднее становилось летать.

Думали, что погода улучшится в декабре - первом зимнем месяце. Но в Литве он ничем не отличался от обычных слякотных месяцев. Мы все вспоминали русскую зиму с ее искристым снегом, крепкими морозами и ясными солнечными днями.

Попытки вылететь в море на поиски врага предпринимались неоднократно. Однако большинство боевых донесений экипажей, вылетавших на задание, гласило: "Задание не выполнено из-за плохих метеоусловий по маршруту", "Бомбы сброшены на запасную цель..." и т. д.

Осень принесла немало хозяйственных хлопот. Нужно было утеплять жилища, а самое главное - подготовить к зиме материальную часть, использовать все свободное время для внимательного осмотра и высококачественного ремонта побывавших в боях машин. Приходилось иногда из трех самолетов делать два. Невозможно переоценить труд технического состава. Сколько любви к делу, сил и души вложили в израненные машины техники, механики, оружейники! Они утепляли, трубки и патрубки на моторах, заменяли изношенные части на новые, накладывали заплаты на продырявленные снарядом фюзеляжи...

Не сидели без дела летчики и штурманы. В свободное от полетов время они подводили итоги боев за лето, анализировали, делали выводы на будущее. Проводились теоретические конференции. На одном из партийно-комсомольских собраний обсуждался доклад командира звена Богачева о том, как он потопил десятый на своем счету вражеский транспорт. По вечерам в комнатах, где отдыхал летный состав, часто возникали беседы. "Старики" рассказывали об операциях, в которых участвовали сами, и о которых слышали от товарищей, ушедших от нас. Говорили не только о положительном, но и о недостатках, ошибках, приводивших подчас к трагическому концу.

Все мы стали свидетелями гибели боевого летчика заместителя командира второй эскадрильи капитана Ивана Антоновича Комлева. Вместе с ним погибли штурман лейтенант С. М. Филоненко и стрелок-радист М. Ф. Дружинин.

16 декабря 1944 года группе Комлева, в которой ведомыми были молодые летчики, недавно прибывшие из училища, поставили задачу - нанести удар по транспортам фашистов на подходе к Лиепае. Однако в районе цели погода резко ухудшилась. Ведущий принял правильное решение - возвратиться на базу. Но при подходе к аэродрому его заволокло густой снежной пеленой. Капитан Комлев не стал садиться первым, как положено ведущему, а дал возможность нормально сесть на взлетно-посадочную полосу своим ведомым, но потом сам попал в снежный заряд и погиб.

Подвиг мужественного и бесстрашного экипажа Комлева увековечен в г. Лиепае, в том самом городе, который он освобождал.

В один из зимних дней в комнате собрался весь летный состав. Штурман звена лейтенант Николай Конько рассказывал о боевых делах летчиков полка. Выступление было захватывающим и построено на примерах мужества и героизма однополчан, с которыми он ходил в атаку.

О своих делах Конько, как всегда, говорил очень мало.

- Летал, как и другие. Искали врага, находили, уничтожали. Правда, и нам перепадало. Был дважды ранен.

- Не могли бы вы, товарищ штурман звена, рассказать нам о своих первых боевых полетах? - спросил молодой офицер, недавно прибывший из училища.

Николай Иванович посмотрел на него и задумался. Перед его глазами промелькнули ожесточенные бои торпедоносцев и топмачтовиков, о которых нельзя забыть.

После короткой паузы Н. Конько собрался с мыслями и спокойным, уверенным голосом начал свой рассказ. "Было это 14

сентября 1944 года. Мы вылетели с аэродрома парой. Ведущий, заместитель командира эскадрильи младший лейтенант В. М. Соколов - торпедоносец, а его ведомый командир звена младший лейтенант М. В. Николаев - топмачтовик. Я летел штурманом в экипаже Николаева вместе со стрелком-радистом сержантом И. Ф. Ивановым. Данных разведки не имелось. Мы должны были сами произвести поиск конвоев в северной части Балтийского моря, при обнаружении атаковать и сообщить на базу. Маршрут проходил по Финскому заливу. В районе Хельсинки, у сетей противолодочной обороны, которые усиленно охранялись фашистскими боевыми кораблями, мы уклонились на территорию Финляндии. Нас должны прикрывать истребители. Мы подошли к другому аэродрому, где они находились в готовности к вылету. Я дал зеленую ракету и истребители начали взлет. Установили с ними радиосвязь. Переговоры велись открытым текстом. Летели на малой высоте, метров 20 - 30.

У истребителей запас горючего был небольшой и они при подходе к Порккала-Удд попросили разрешения возвратиться на свой аэродром. Пришлось отпустить их, хотя мы подлетали к опасному району, где не исключалась возможность встречи с вражескими истребителями.

На подходе к Таллину обнаружили фашистский конвой в составе одного транспорта, охраняемого двумя сторожевыми кораблями. Мы увидели конвой километров за 30. Экипажи еще не имели опыта. Нам казалось, что враг совсем рядом. Ведущий Соколов километров за 20 до цели (вместо пяти, как положено) подал команду: "В атаку!". По этой команде наш экипаж на максимальной скорости вышел вперед, чтобы огнем крупнокалиберных пулеметов и бомбоударом по охранявшим кораблям, обеспечить успешную атаку торпедоносцу.

Схема взаимодействия рассчитана так, чтобы сбрасывание бомб топмачтовиком и торпеды торпедоносцем происходило одновременно. Но так у нас не получилось. По неопытности пара начала атаку слишком далеко от цели. В результате фашистские корабли сосредоточили весь огонь по нашему самолету. В момент сбрасывания бомб, между мотором и задней кабиной разорвался вражеский снаряд. Я почувствовал удар в правый бок, но не обратил на это внимания, так как загорелись ракеты, которые находились над задним люком. С большим трудом мне удалось выбросить патронташ с горящими ракетами в море.

Фашисты перенесли огонь на самолет Соколова, подходивший на минимальной скорости к точке сбрасывания торпеды. Маневрировать он фактически уже не мог, чем и воспользовались гитлеровцы. Самолет взорвался и экипаж погиб.

Вместе с летчиком погибли штурман Владимир Александрович Мясоедов, стрелок-радист Николай Федорович Хрещенюк.

Я не видел взрыва бомб на транспорте и гибели экипажа Соколова, так как возился с горящими ракетами. Об этом по самолетному переговорному устройству прокричал мне Николаев. Выбросив в море ракеты, я схватил авиационный фотоаппарат, сделал несколько снимков. После проявления пленки на ней четко можно было видеть погружение под воду вражеского транспорта.

Когда легли на обратный курс я особенно почувствовал боль в правом боку. Провел рукой - она в крови. "Ранен" - мелькнуло в голове. Забегая вперед скажу, что два осколка, попавшие в поясницу, прошли к позвоночнику, но, на мое счастье, не повредили его. Из башни стрелка-радиста бессильно свисала правая рука Игоря Иванова. По ней текла кровь. Я спросил:

- Игорь, что случилось?

- Ранен в руку, не могу пошевелить, - ответил он.

- А другая работает?

- Левая в порядке.

- А как самочувствие?

- Нормально. Только командиру ничего не говори, пусть ведет машину спокойно. При подлете к острову Гогланд, Игорь вдруг крикнул:

- Сзади заходят два истребителя, но чьи - не пойму.

Я посмотрел назад. Действительно, нас взяли "в клещи" два тупорылых истребителя. Они быстро приближались. Я крикнул летчику, чтобы увеличил скорость и покачал крыльями. Николаев выжимал из самолета все, что можно. Скорость была предельной. Но истребители, имея преимущество в скорости, настигали нас. Вот-вот откроют огонь. Казалось, выхода нет. И тут я вспомнил, что в ракетнице осталась зеленая ракета и быстро выстрелил. Оба истребителя одновременно отвернули. Это были наши "лавочкины". Посадка на свой аэродром прошла нормально. И тут только летчик Николаев узнал о ранении своего штурмана и стрелка-радиста.

В моей биографии это был первый урок борьбы с врагом".

Так закончил свой рассказ о первом боевом полете штурман звена Н. И. Конько.

После лечения в госпитале, Конько делал один боевой вылет за другим. Быстро росло количество потопленных вражеских транспортов и боевых кораблей, росло и количество орденов на груди героя.

Н. И. Конько стал лучшим штурманом в полку, любимцем и наставником молодых штурманов, прибывавших на пополнение.

* * *

Несмотря на плохую погоду, полк систематически получал от штаба ВВС Краснознаменного Балтийского флота задания на постановку мин. Операции, главным образом, проводились на фарватерах Лиепаи и Клайпеды.

"Ночников" среди летного состава все еще было мало. Решили готовить их сами. К отработке техники пилотирования ночью привлекли прежде всего бывших перегонщиков - каждый из них имел навыки вождения самолетов в сложных условиях и поэтому мог быстро овладеть новым для него делом.

Сначала для тренировочных полетов использовали низкую, сплошную облачность, снегопады. Потом переходили к полетам ночью. И нужно сказать, что наши предположения оправдались. "Ночников" у нас стало больше и все боевые задания успешно выполнялись. Это был, если можно так сказать, наш новогодний подарок Родине.

Вечером 31 декабря весь личный состав собрался в полковом клубе небольшом дощатом, уютно убранном помещений. Поставили иллюминированную елку, потолок и стены увешали гирляндами из хвои и разноцветной бумаги. Словом, сделали все, чтобы у всех было праздничное настроение.

Открыть новогодний вечер поручили мне. Мы подвели итоги боевой работы полка за 1944 год. Назвали фамилии отличившихся офицеров и солдат. Вспомнили тех, кто отдал жизнь за Родину. А потом вручили награды, зачитали поздравительные телеграммы вышестоявших начальников, пожелавших, нам в новом году внести достойный вклад в окончательную победу над ненавистным врагом.

Победа уже виделась каждому из нас. Враг был изгнан со всей советской земли за исключением Курляндии. Наши воины принесли освобождение от фашизма народам Румынии, Болгарии, Югославии, Началось освобождение Венгрии, Польши.

Но впереди были тяжелые бои на вражеской земле и, прежде всего, в Восточной Пруссии.

Фашистские транспорты идут на дно

...К концу 1944 года немецко-фашистское командование, ослабив боевой состав кораблей на других театрах, сосредоточило значительные силы своего флота на Балтийском море. В состав этих сил входили два старых линейных корабля "Шлезвиг-Гольштейн" и "Шлезиен", четыре тяжелых крейсера: "Лютцов", "Адмирал Шеер", "Принц Ойген", "Зейдлиц", четыре легких крейсера, свыше 200 подводных лодок, до 30 миноносцев, около 200 десантных судов, 70 торпедных катеров, 64 тральщика, а также большое количество сторожевых кораблей и катерных

тральщиков.

Основная часть вражеского флота базировалась в портах и военно-морских базах, находившихся в южной и западной части Балтийского моря (Пиллау, Данциг, Гдыня, Свинемюнде). В Лиепае и Вентспилсе находились тральщики и сторожевые корабли, осуществлявшие оборону подходов к базам и борьбу с кашей авиацией, а также с подводными лодками.

Безопасность базирования своего флота, охрану побережья и поддержку сухопутных войск враг возлагал на развитую мощную береговую оборону, оснащенную крупнокалиберной артиллерией и многочисленными зенитными батареями. Кроме того, на Балтийском театре действовало более 500 фашистских самолетов, главным образом истребителей. Все это давало врагу возможность значительно усилить охрану конвоев на переходе морем и на стоянках. Даже отдельные транспорты зачастую сопровождались миноносцами, сторожевыми кораблями и подводными лодками.

Нужно было наращивать удары по вражеским кораблям. С этой целью сначала штурмовики, а потом и наш полк перебазировались на один из полевых аэродромов вблизи литовского побережья. Теперь уже отпала нужда в маршрутных полетах над территорией, занятой гитлеровцами, а истребители прикрытия могли сопровождать нас от взлета до посадки.

Откровенно говоря, для торпедоносцев и топмачтовиков аэродром оказался не вполне удобным. Наши тяжелые двухмоторные самолеты не очень-то могли здесь "разгуляться": посадка днем при плохой погоде или ночью, тем более на подбитом самолете, всегда становилась рискованной. Гитлеровцы преподносили нам и сюрпризы - делали артиллерийские налеты со стороны Клайпеды.

А вскоре после перебазирования к нам пожаловали "гости" - фашистские истребители-штурмовики. Правда, им не удалось натворить много бед. В воздух поднялись наши ястребки и заставили "гостей" убраться восвояси.

Тем не менее, перебазирование на литовское побережье дало нам большой тактический выигрыш. Здесь мы находились в непосредственной близости от активных военно-морских баз и коммуникаций врага. Если наши торпедоносцы и топмачтовики из-за плохой погоды не могли пробиться к морю, вылетая с аэродрома в Паневежисе, то теперь оно лежало перед нами, можно было подняться в воздух в любую минуту.

Вылеты на боевые задания совершались один за другим. Удары по вражеским кораблям наносили как в портах Клайпеды, Лиепаи, Вентспилса, так и непосредственно в море. Потери враг

нес ощутимые. Вот что говорилось в те дни в сообщениях Совинформбюро:

16 января: "Авиация Краснознаменного Балтийского флота в Балтийском море потопила 2 транспорта противника водоизмещением 14 000 тонн и сторожевой корабль..."

17 января: "Авиация Краснознаменного Балтийского флота потопила в южной части Балтийского моря вражеский транспорт водоизмещением 7000 тонн...".

И так почти каждый день. 28 января наш полк на подходе к Клайпеде потопил транспорт врага с живой силой и техникой. Все наши самолеты приземлились на своем аэродроме, не имея серьезных повреждений. 29 января были потоплены еще три транспорта, общим водоизмещением 16 000 тонн и самоходный понтон.

Газета "Правда" 2 февраля 1945 года опубликовала корреспонденцию "Немецкие транспорты идут на дно". В ней говорилось: "... Разведка вновь обнаружила большой караван противника, вышедшего из Либавского порта. Он состоял из 6 транспортов и большого количества кораблей охранения в составе миноносца, сторожевого корабля, трех тральщиков и восьми быстроходных десантных барж. Через несколько минут в воздух начали подниматься торпедоносцы 51-го минно-торпедного авиаполка, находящиеся в повышенной готовности. Первым вылетает звено, ведомое командиром звена Богачевым. Противник открыл сильный заградительный огонь. У самолета младшего лейтенанта Кулинича, еще на подходе к цели, прямым попаданием снаряда был подбит один мотор и казалось катастрофа неизбежна, но это не остановило отважного летчика. На одном работающем моторе, в сложных метеоусловиях, маневрируя на малой высоте, молодой, без достаточного опыта торпедоносец Виктор Кулинич сближается с целью, выходит на выгодные курсовые углы и поражает транспорт, а затем приводит поврежденный самолет на свой аэродром и благополучно производит посадку. Младший лейтенант Богачев атаковал головной, тяжело загруженный транспорт и пустил его на дно.

Вторая пара командира звена Репина и летчика Полюшкина атаковала крупный транспорт, который шел в центре конвоя. От прямого попадания бомб и торпед транспорт загорелся и затонул.

Через 40 минут, в сумерках, в воздух поднялись еще два торпедоносца: ведущий командир полка Орленко (штурман Сазонов, начальник связи Быков) и ведомый, командир эскадрильи Макарихин. Когда экипажи подошли к цели, то караван уже расстроился. Часть судов стала подбирать плавающих на обломках кораблей людей, а другие полным ходом

направились на юго-запад. Цели распределились так: ведущий атаковал головной транспорт, шедший в первой группе разделившегося конвоя, и потопил его. Макарихин атаковал концевой крупный транспорт второй группы, его атака также увенчалась успехом.

И только наступление темноты и сгустившийся над морем туман помешал полному разгрому вражеского конвоя".

Вскоре мы одержали еще одну немалую победу. К Лиепае шли вражеский танкер и один транспорт. Их охраняло много боевых кораблей. Для прикрытия конвоя из Лиепаи вылетело несколько десятков фашистских истребителей. Враг особенно оберегал танкер "Засниц", на котором, как стало известно позже, находилось 5000 тонн горючего, необходимого для боевой техники. В этом бою командир звена Д. К. Башаев с торпедой и его ведомые летчики В. Г. Мартынов и А. А. Бровченко с бомбами потопили два тральщика из охранения. Штурмовики в это время подавляли зенитный огонь конвоя, а истребители 21-го полка связали боем "фокке-вульфы" и "мессершмиты". Подошла группа торпедоносцев под командованием Героя Советского Союза А. А. Богачева и отправила "Засниц" на дно моря. Разведчики из 15-го авиаполка подарили нам серию фотоснимков с момента обнаружения "Засница" до его потопления.

28 января советские войска освободили Клайпеду. За активное участие в освобождении этого важного порта и города, за доблесть и мужество, проявленные в боях, Верховный Главнокомандующий объявил благодарность всем участникам операции. Наш полк был награжден орденом Красного Знамени. Так успешно начался для нас победный 1945 год.

* * *

С изгнанием фашистов из Клайпеды вся территория Советской Литвы вновь стала свободной. Мы радовались очередной победе советских войск, а также тому, что 51-й минно-торпедный награжден орденом Красного Знамени.

...Мы узнали, что у одного из причалов Клайпеды находится сильно поврежденный фашистский транспорт. Решили поехать туда, чтобы показать летчикам надстройки на палубе, расположение артиллерийских установок, одним словом, ознакомиться с сильными и слабыми сторонами вражеских транспортов все это пригодится при атаках.

Ехали вдоль берега. Погода обычная, "балтийская": туман, мокрый снег с дождем. Асфальт скользкий, во многих местах изуродованный гусеницами танков. Видны рубежи обороны - один, второй, третий... Разорванные многорядные заграждения из колючей проволоки. Разрушенные, местами уцелевшие, поспешно

брошенные гитлеровцами при отступлении доты и дзоты. Их много. Нелегко было нашему солдату брать эти вражеские укрепления. Кое-где видели целые свалки еще неубранных трупов фашистских солдат и офицеров. С горечью всматривались мы в изуродованную, некогда живописную местность. Теперь здесь прошла война.

Наконец, добрались до Клайпеды. Город варварски разрушен. На окраине вместо домов торчат одни трубы. В центре большие здания либо полностью уничтожены, либо значительно разрушены. Есть еще и заминированные. Наши саперы старательно извлекали мины и тут же обезвреживали их. Сержант-сапер рассказал нам, что гитлеровцы при отступлении минировали кроме зданий и некоторые предметы домашнего обихода: сундуки, кресла, брошенные велосипеды, мотоциклы и т. д. Излишнее любопытство к этим вещам стоило кое-кому жизни.

Жители встречались редко. Фашисты, отступая, насильно угоняли все население. Улицы так завалены, что даже трудно проехать.

Вот и порт. У причальной стенки стоял тот самый сильно поврежденный нашей авиацией фашистский транспорт с награбленным зерном, которому не удалось уйти отсюда. Бросилась в глаза большая пробоина в самом центре судна.

- Крепко ему распороли брюхо! - восхищались летчики. - Вот только не поймешь, чем его полоснуло - торпедой или бомбой?

Завязался спор. Торпедоносцы доказывали, что это сделано торпедой, топмачтовики считали, что бомбой.

- Да разве в этом суть, - заметил кто-то из группы, - Главное, что фашистское судно не удрало - помешали советские летчики.

Стали осматривать палубу. Обсудили много вопросов, например, как торпедоносцу проходить вблизи корабля, чтобы враг не смог использовать свои зенитные установки по низколетящим самолетам? Мешают ли надстройки ведению огня при атаке торпедоносцев? Насколько уязвима прислуга артиллерийских установок судна от огня наших крупнокалиберных пулеметов?

Сделав необходимые выводы, возвратились на аэродром. Туман временами рассеивался и в прибрежных водах можно было видеть потопленные фашистские корабли. Все это радовало нас, вселяло веру в свои силы, в окончательную победу.

Вечером летчики обменивались впечатлениями.

- Теперь на очереди Кенигсберг, - сказал Виктор Носов. - Нелегко нам придется.

- Что и говорить, твердый "орешек", - включился в разговор Богачев. Его голыми руками не возьмешь!

- Работы хватит всем, - продолжал Носов.

С ним все согласились.

Огненный таран

"Он думал о выполнении воинского долга - он искал цель! И когда во время атаки конвоя 13 февраля 1945 года его машина была подбита и загорелась, летчик Носов направляет ее на транспорт. Огромной силы взрыв потряс воздух, и над морем поднялись высокие клубы дыма. Не стало самолета, не стало и транспорта водоизмещением 6000 тонн.

Отважные герои Виктор Носов, Александр Игошин и Федор Дорофеев погибли. Но они добыли победу. Они не хотели без нее вернуться домой такова традиция балтийцев. Это была их третья и бессмертная победа, за которую они не пожалели самого дорогого для них - своей молодой цветущей жизни. Их подвиг не забудет Родина, не забудет советский народ".

Так писала газета "Красный Балтийский флот" через несколько дней после подвига, совершенного экипажем Носова.

Хочется рассказать о них подробнее.

Экипаж Виктора Носова прибыл из училища в полк, когда шла напряженная боевая деятельность. Каждый день приносил нам много нового и неизвестного: ни один из них не был похож на предыдущий. Поздно вечером, а иногда и далеко за полночь, когда уже подведены итоги боев за истекшие сутки, поставлены задачи на следующий день и люди отдыхали, у меня появилось свободное время. Так было и в тот вечер. Сел за рабочий стол. На нем, кроме служебных документов (приказов, распоряжений, сводок), лежали личные дела молодых экипажей, прибывших на пополнение. Прежде, чем вызвать кого-либо из новичков на беседу, мы с замполитом Григорием Васильевичем Добрицким просматривали их анкетные данные, биографии, служебные характеристики.

Передо мной личное дело летчика Виктора Петровича Носова. Знакомлюсь с автобиографией, короткой как и сама его жизнь. Виктору едва перевалило за 20 лет. "Сознательная жизнь его. только начинается, - подумал я, - а война ставит перед ним самые трудные задачи, каждую секунду подвергая опасности".

Кто воевал в морской авиации, тот знает, что профессия летчика-торпедоносца - одна из самых опасных и трудных. Во-первых, наши цели в большинстве находились в открытом море, вдали от берега. Во-вторых, истребители не всегда могли нас прикрывать, у них не хватало радиуса полета. Следовательно, отражать воздушное прикрытие вражеских конвоев приходилось своим огнем и маневрами. Поэтому летчикам минно-торпедной авиации нужны были стальные нервы, большая сила воли,

самоотверженность и смелость. Экипаж В. Носова всем этим обладал.

Виктор Петрович Носов родился в 1923 году в городе Сенгилее Ульяновской области. Детство свое он провел на Волге. Дружил с ребятами по двору, был смелым и ничего не боялся. Часами просиживал с удочкой на берегу реки. А когда сумерки спускались над городом и мальчишки разбегались по домам, Виктор садился за книги, с которыми никогда не расставался.

Больше всего любил М. Горького. Учился хорошо. Школу закончил в Ставрополе, куда переехали его родители. Там же вступил в комсомол. После восьмилетки Виктор Носов поступил в фабрично-заводское училище связи, учился и одновременно работал на радиоузле. Был стахановцем, мечтал стать коммунистом, как и его отец - прокурор Петр Носов.

С детства боготворил летчика Валерия Чкалова, чей портрет всегда висел у него над кроватью. Мечта стать летчиком не давала ему покоя, и когда Виктору исполнилось 18 лет, он подал заявление в райвоенкомат с просьбой послать в авиационное училище. После окончания училища младшего лейтенанта В. Носова направили в наш 51-й минно-торпедный авиаполк Краснознаменного Балтийского Флота. Он стал командиром тяжелого бомбардировщика, на котором позже и совершил свой бессмертный подвиг, протаранив вражеский транспорт.

В Викторе билось доброе сердце русского человека, любящего свой народ, социалистическую Родину больше своей жизни.

У штурмана Александра Игошина жизнь сложилась несколько по-иному. Когда началась война, Саша стремился попасть на фронт, но он тогда учился в 6 классе. Старший брат Алексей ушел в армию и Саша заменил его на производстве. Александр увлекался техникой и специалисты предрекали ему большие успехи на заводе. Там же, в. Перми, Игошина приняли в комсомол, избрали членом райкома. На фронт ушел добровольцем.

Саша очень любил петь. Часто исполнял песню о ростовском мальчике Вите Черевичном, который погиб, защищая от фашистских пуль своих любимых голубей. Пел он и о том, как британский солдат закурил самокрутку из русской махорки, а русский солдат - британскую сигарету. Все в комнате затихали, когда Игошин в часы отдыха в мелодиях веселых и грустных прославлял Родину, вселял бодрость в своих товарищей.

Биография стрелка-радиста Федора Дорофеева тоже простая и короткая. Добровольно ушел в армию из родного поселка Рассвет Ставропольского района Куйбышевской области. Окончил рабфак. Возраст - едва за семнадцать перевалило.

Впервые Ф. Дорофеев встретился с В. Носовым и А. Игошиным в стенах военно-морского авиационного училища имени Леваневского осенью сорок третьего года. Раньше он и самолеты-то видел редко и то высоко в небе. А о море представление имел по книгам.

Встретившись впервые, они и не подозревали, что через год составят один экипаж бомбардировщика. Учились на разных отделениях по ускоренной программе. Носов и Игошин были выпущены офицерами, Дорофеев - сержантом со специальностью стрелка-радиста.

...Утром состоялась встреча с новичками. Принимал их вместе с майором Добрицким. Пополнение получили достойное. Все выглядели аккуратными, подтянутыми.

Виктор Носов быстро рос как летчик и готовил себя к самым трудным испытаниям. Как-то в разговоре с товарищами сказал:

- Если мой самолет подобьют в районе цели, я пойду на таран.

Никто не сомневался, что Виктор так и поступит: велики были идейная убежденность и жажда победы у этого человека.

В декабре 1944 года экипаж В. П. Носова (штурман А. Игошин и стрелок-радист Ф. Дорофеев) принял первое боевое крещение, участвуя в налете на скопление вражеских кораблей в порту Лиепая. Фашисты сильно защищали порт.

Полет оказался не совсем удачным - экипаж не поразил цель. Важнее для первого вылета, пожалуй, было то, что самолет невредимым вернулся на свой аэродром, пройдя густую зону зенитного огня.

- Это такой эпизод в моей жизни, который нельзя забыть. Я переступил порог в будущее и уверен, что оправдаю доверие командования, - говорил Виктор, докладывая о своем первом боевом полете.

А вот отрывок из его письма одному из своих друзей:

"Первое время на Балтике мы немного волновались. Огорчал наш первый неудачный полет. Напрягали все силы, чтобы исправить ошибку. Сейчас наш экипаж, как говорится, подтянулся. Недавно сделали удачный налет на одно гнездо фрицев. Крепко ударили - душа радуется. Командование представило меня к награде орденом Красного Знамени. Каждый день, хотя и дорогой ценой, увеличивается счет наших боевых побед. На алом знамени полка уже красуются два боевых ордена Красного Знамени и орден Ушакова II степени. Полк зовется "Таллинским".

В сведениях о боевой деятельности летчика второй эскадрильи 51-го авиаполка В. П. Носова говорится: "22 декабря

1944 года в порту Либава лично потопил сторожевой корабль. 5 февраля 1945 года в Балтийском море в группе потопил транспорт водоизмещением в 7000 тонн, за что награжден орденом Красного Знамени". Уже в первых полетах В. Носов показал себя бесстрашным летчиком, не знавшим преград.

В письмах домой он успокаивал родителей, радовался успехам. В одном из них он писал: "Меня наградили орденом Красного Знамени, думаю, что не последним. Положение дел на фронте радует, так что скоро увидимся. Ах, как хотелось бы вас повидать, поговорить!"

Но увидеться не пришлось...

Раннее февральское утро. Погода явно нелетная. Но полк находился в боевой готовности. В повышенной готовности к вылету и группа заместителя командира эскадрильи старшего лейтенанта В. Фоменко. В ее состав, кроме самолета самого Фоменко с торпедой, входят самолет лейтенанта Е. Еникеева с торпедой и два самолета-топмачтовика с бомбами: лейтенанта В. Носова и младшего лейтенанта П. Колташенко.

В штаб поступили данные воздушной разведки о движении фашистского конвоя в составе трех транспортов и двух кораблей охранения курсом на северо-восток. И тут сразу все завертелось. В 13 часов 34 минуты на аэродроме загудели моторы. Тяжело загруженные самолеты один за другим поднялись в воздух. Штурман ведущего самолета лейтенант Г. Чернышев дал курс. Ведомые быстро пристроились, а сзади заняли свое место истребители прикрытия. Следуя заданным курсом, группа точно вышла на цель.

По команде "Приготовиться к атаке!" группа рассредоточилась попарно. Фоменко решил нанести удар по головному транспорту. По команде "Атака!" Носов вышел вперед ведущего Еникеева и на максимальной скорости огнем крупнокалиберных пулеметов и бомбами стал расчищать путь своему торпедоносцу. Перед ним встала сплошная завеса огня.

Фашисты стреляли с кораблей охранения и с транспортов. В воздухе образовалась масса серо-черных облаков от разрывов. Многие снаряды рвались совсем рядом и осколками поражали самолеты. Огненные трассы пронизывали воздушное пространство.

"Пора бросать бомбы? Нет, торопиться не следует, - подумал летчик. Из-за спешки может получиться недолет, и все пойдет насмарку. Еще несколько секунд и судьба транспорта будет решена".

Когда до транспорта оставалось метров 700 - 800, в самолет Носова попал снаряд и он загорелся. Летчик направил этот

горящий факел с бомбами на вражеский транспорт. Последовал взрыв. Огромный столб пламени и дыма поднялся в воздух, и судно быстро стало оседать на корму. В своем шестом и последнем боевом вылете погибли Виктор Носов, Александр Игошин и Федор Дорофеев. Столб черного дыма, словно траурное покрывало, опустился на их могилу в глубине Балтийского моря.

В этом бою Фоменко потопил еще один крупный транспорт, а Колташенко сторожевой корабль. Но все экипажи с болью в сердце расстались с местом, где погибли их боевые товарищи.

Мы не слышали слов, которыми обменялись в кабинах горящего самолета Виктор Носов и его товарищи. Неизвестно, что сказал командир своему экипажу, что ответили ему штурман и стрелок-радист. Но те, кто сражался в одном строю с Носовым над волнами Балтики, помнят его слова: "Если подобьют над целью - пойду на таран!"

15 февраля 1945 года Совинформбюро сообщило о подвиге экипажа В. Носова: "Самопожертвование в целях выполнения боевого задания" - так говорилось в сводке. Политическое управление Краснознаменного Балтийского флота выпустило специальную листовку, посвященную экипажу героев. В ней записано: "...Ясно каждому из нас: неукротимая сила ненависти к врагу, пламенная любовь к своей Родине управляла сознанием каждого члена экипажа. Эти непреодолимые силы воодушевляли их на героический подвиг, звали вперед к победе. Для этой победы балтийские соколы не пожалели самого дорогого своей жизни. Подвиг героя-балтийца Виктора Носова и его боевых товарищей Александра Игошина и Федора Дорофеева будет всегда служить образцом выполнения воинского долга летчикам и морякам Балтики".

Поздно вечером, когда самолеты находились уже в капонирах, весь летный состав собрался на командном пункте для разбора боевых вылетов. Но настоящего разбора не получилось. Люди думали о погибших. Состоялся импровизированный митинг. Мы дали клятву отомстить фашистам за гибель своих товарищей, и слово свое сдержали.

Троих героев помнят оставшиеся в живых однополчане. Не забыты они и в памяти народной. В городе Сенгилее, в честь бессмертного подвига улица Скрипинская переименована в улицу В. Носова, а на площади перед речным вокзалом установлен памятник-бюст летчика. На нем надпись:

"Герою Великой Отечественной войны Виктору Петровичу Носову (1923 1945) от молодежи района".

Память об отважном пилоте чтут и в городе Тольятти, где он учился и работал. Улица его имени есть и в Ставрополе и в

Калининграде. Многие пионерские отряды носят имя Носова.

В цехе завода имени Ф. Дзержинского в Перми, где работал А. Игошин, установлена мемориальная доска.

Не забыты герои и в Воздушных Силах флота. Среди авиаторов ВМФ развернуто социалистическое соревнование за получение приза им. В. П. Носова. Этот приз учрежден командованием авиации Военно-Морского Флота и ежегодно вручается подразделению, добившемуся лучших результатов в боевой и политической подготовке.

Чтут память освободителей наши польские друзья. На польской земле тоже поставлен памятник советским морским летчикам: Виктору Носову, Александру Игошину и Федору Дорофееву. Его можно увидеть со стороны моря, на крутом обрывистом берегу мыса Розеве, на Ястребиной горе у старинного уездного города Пуцка Гданьского воеводства. Летчики совершили свой бессмертный подвиг неподалеку от этого места. Памятник посещают десятки тысяч туристов из разных стран мира. Они приходят сюда, чтобы воздать должное героям, возлагают живые цветы.

13 марта 1968 года протяжные гудки сирены маяка пронеслись над мысом и морскими просторами, напомнив всем о предстоящем торжестве. Митинг по случаю открытия памятника советским морским летчикам открыл председатель комитета сельской молодежи Зигмунд Домбровский. Потом выступил председатель координационного комитета фронта единства Александр Телюс. Он вкратце рассказал о подвиге героического экипажа Виктора Петровича Носова. Затем слово взял брат погибшего штурмана Алексей Иванович Игошин. Он поблагодарил Президиум Рады Народовой города Пуцка и его граждан за высокую почесть, оказанную погибшим советским летчикам.

Пришли отдать последний гражданский долг героям председатель городского Совета Станислав Яниковский и заместитель секретаря горкома ПОРП Бронислав Милош, председатель комитета польско-советской дружбы Юлиан Фицек и другие представители городских организаций, польские моряки, трудящаяся молодежь.

Замер почетный караул польских моряков и советских воинов. Далеко в море разносятся звуки гимнов Советского Союза и Польской Народной Республики. Затем раздается оружейный салют. Генеральный консул СССР в Гданьске Борисов спускает покрывало с памятника. На мемориальной доске, вмонтированной в камень, надпись:

"Советским летчикам Виктору Носову Александру Игошину

Федору Дорофееву, которые 13 февраля 1945 года пали богатырской смертью за нашу и вашу свободу. ГРАЖДАНЕ ПУЦКОГО ПОВЯТА".

* * *

В праздники Великой Победы наш народ чтит память своих героев, вспоминает тех, кто не вернулся с войны. И это стало хорошей традицией. Многие идут на берег, опускают в море венки, живые цветы, чтобы волны, эти немые свидетели истории, унесли их к тому месту, где на дне морском покоятся верные сыны нашего народа, погибшие в тяжелой схватке со злейшим врагом человечества - немецким фашизмом.

Твои, Отечество, сыны

...Осенью и зимой 1944 - 1945 гг. у нас из-за плохой погоды нередко случались нелетные дни. Их использовали для учебы. Основное внимание обращалось на отработку техники пилотирования и тактические приемы боя. Не забывали и об огневой подготовке - учили летчиков, штурманов, стрелков-радистов одинаково точно поражать воздушные и надводные цели, метко сбрасывать торпеды и бомбы, одним словом, учили всему, из чего слагается успех в бою.

Мы взяли за правило систематически проверять тактическую и огневую зрелость летного состава. И если кто не отвечал предъявляемым требованиям на боевые задания не посылали. А что значит для летчика или штурмана сидеть на земле, когда другие воюют? Перед командирами и товарищами стыдно. У каждого есть гордость, самолюбие. К счастью такое бывало крайне редко. Люди, как говорится, в поте лица зарабатывали право на бои с врагом, усиленно тренировались.

Повышение огневой и тактической выучки заметно сказалось на боевой деятельности полка. Летчики, штурманы, стрелки-радисты стали чувствовать себя в воздухе смелее, увереннее.

Большую работу в решении всех вопросов провели политработники. В личных беседах с людьми, на партийных и комсомольских собраниях тема смелости, инициативы, дерзости и умения в бою была главной. К этому же призывали авиаторов боевые листки, "молнии".

Не один раз выступал на собраниях с докладом о своем боевом опыте командир звена младший лейтенант Александр Александрович Богачев. К его словам внимательно прислушивались не только новички, но и ветераны полка. Несмотря на то, что ему было всего двадцать два года, он считался опытным мастером торпедных и бомбовых ударов.

- Нашему Саше, - с уважением говорили однополчане, - дай только боевое задание. У него сразу настроение поднимается. И

что главное - всегда возвращается с победой.

Богачев действительно любил и умел "драться". Он был как бы рожден для боя, обладал особым талантом находить и топить вражеские транспорты, корабли.

В бою, в период наибольшего нервного напряжения, когда нужно идти в атаку, обычно важным мобилизующим средством является какой-либо клич, патриотический призыв. Пехотинцы, например, шли на врага и побеждали с призывом "Вперед за Родину!". Богачев взял на вооружение патриотические слова: "Други, не посрамим земли русской!". Это был сигнал развертывания его группы в атаку.

Командир звена А. А. Богачев стал наставником молодых летчиков, прибывавших на пополнение. Новички часто просили его:

- Саша, расскажи, как надо драться!

И Саша, по складу характера человек немногословный, с увлечением рассказывал, как лучше бить врага, раскрывал "секреты" боя. Советы бывалого воина были так необходимы необстрелянным экипажам.

Весь состав полка как родного сына любил Александра за его боевые дела, за храбрость и мужество. Мне хорошо запомнился случай, когда его группа возвращалась с задания, а машины Богачева не было. Какой переполох тогда у нас поднялся! Обычно технический состав встречает при посадке свой самолет и сопровождает его к месту укрытия. Но на этот раз ничего подобного не произошло, все застыли в ожидании.

Но вот появился торпедоносец Богачева. Он прошел над командным пунктом на малой высоте и на максимальной скорости сделал "горку". Это был своего рода радостный "салют" - потоплены два крупных вражеских транспорта.

Технический состав как бы вышел из шокового состояния и все с криком "Саша вернулся!" бросились встречать Богачева.

Оказалось, что летчик задержался у цели: нужно было зафиксировать результаты удара по вражеским судам, а это входило в обязанность командира группы или его заместителя. Вот и отстал от своих.

Это только один пример из боевой деятельности Александра Богачева. А сколько их можно привести! У него из всех экипажей полка наибольшее количество потопленных вражеских транспортов и боевых кораблей - 15. Он принимал участие также в потоплении фашистского линкора "Шлезиен".

* * *

6 марта 1945 года стало памятным для всего полка. В тот день Президиум Верховного Совета СССР присвоил командиру

звена лейтенанту Александру Александровичу Богачеву высокое звание Героя Советского Союза. Тем же Указом орденом Ленина и Золотой Звездой награждались: заместитель командира 3-й эскадрильи старший лейтенант Михаил Владимирович Борисов, штурман звена лейтенант Иван Ильич Рачков и посмертно майор Григорий Антонович Заварин.

Мы от души поздравляли награжденных. Звание Героя - самая высокая оценка их боевых дел. Летчик Борисов и его штурман Рачков стали первым экипажем героев в нашем полку. У этих молодых офицеров, одетых в морскую форму, много общего. Оба комсомольцы. Вместе начали службу перегонщиками и вместе прибыли в наш полк. Оба рвались в бой, стремились встретиться с ненавистным врагом лицом к лицу.

Первая страница в их боевой жизни открылась 22 сентября 1944 года, когда экипаж Борисова в группе командира полка Ситякова дважды вылетал на боевое задание по коммуникациям, ведущим к Таллину. В тот день войска Ленинградского фронта освобождали столицу Эстонской ССР, а летчики полка топили фашистские транспорты, пытавшиеся увезти награбленное добро.

Экипаж в паре с прикрывавшим его Богачевым при первом же вылете потопил вражеский транспорт водоизмещением 7000 тонн. При повторном полете вместе с майором Ситяковым, летчиками Богачевым и Пудовым было уничтожено самое крупное судно из фашистского каравана - океанский теплоход водоизмещением 15000 тонн.

- Две торпеды и несколько бомб почти одновременно попали в теплоход, хотя корабли конвоя охраняли его. Не помогли и маневры капитана. Наши самолеты еще не вышли из зоны огня зенитной артиллерии, как последовали два мощных взрыва и судно навсегда ушло на дно Балтики, - рассказывал, возвратившись на аэродром, Борисов.

За день полк потопил семь крупных фашистских транспортов. Погода благоприятствовала и результаты были запечатлены на фотопленку.

Вскоре Борисов стал ведущим группы в своей эскадрилье и выполнял весьма трудные и ответственные задания. Его атаки отличались смелостью, решительностью и, как правило, заканчивались успешно.

14 декабря 1944 года Борисов повел группу топмачтовиков для удара по скоплению фашистских кораблей в порту Лиепая. Вылет в этот район считался подвигом. У торпедоносцев и топмачтовиков никогда легких атак не бывало, но бои над Лиепая оказались самыми тяжелыми. В районе цели топмачтовики потеряли экипажи летчиков С. И. Ликомидова и А. Я. Соболева.

Перед решающей атакой огонь зенитной артиллерии стал еще сильнее. Появились фашистские истребители. Борисов, оценив обстановку, подал команду: "В атаку на врага! За Родину, за мной!" и смело повел группу на цель... Три вражеских транспорта пошли на дно Балтики.

Так в жестокой схватке с ненавистным врагом к Михаилу Владимировичу Борисову и его экипажу приходила заслуженная слава.

Вместе с членами своего экипажа Борисов воевал до дня Победы. Он первым ушел в запас в звании майора, затем уволился из Вооруженных Сил в чине полковника и Иван Ильич Рачков.

Сейчас оба живут в Ялте и трудятся в городских организациях.

* * *

Мужеством и отвагой прославились во время войны многие летчики, штурманы, стрелки-радисты нашего полка. О Валентине Павловиче Полюшкине хочется рассказать подробнее.

...Этот декабрьский мирный день для морских летчиков был необычным. Стреловидные, с откинутыми назад крыльями, всем своим видом устремленные в полет, застыли на земле могучие машины. Рядом с ними в молчаливом напряжении замер строй авиаторов. Они сегодня в парадной форме.

На правом фланге воинского строя легкий ветерок шевелит алое знамя. Знаменосец, один из лучших летчиков послевоенного поколения, с двумя ассистентами уверенно держит древко так же крепко и гордо, как штурвал воздушного корабля в полете.

В морозной тишине отчетливо звучит голос командира. Он сообщает о награждении. Орден Ленина прикрепляется на боевое знамя. Теперь рядом с фронтовым засиял и второй орден - за успехи в ратном труде в мирные дни.

Вручая заслуженную награду, командир подчеркнул:

- Боевые дела ваших предшественников в годы войны, сегодняшнее мастерство личного состава служат для всех ярким примером верности воинскому долгу.

На митинге выступили офицеры, сержанты и матросы. Они горячо благодарили Коммунистическую партию и правительство за высокую оценку их труда. Взволнованно прозвучали слова Валентина Павловича Полюшкина:

- Награда, которую нам вручили, - это оценка боевого мастерства наших старших товарищей, ковавших победу в годы Великой Отечественной войны. Это и высокая оценка труда тех, кто принял эстафету у фронтовиков, кто служит под нашим боевым знаменем и ныне. Ее мы воспринимаем как проявление

партией, правительством и советским народом отеческой заботы о вооруженных защитниках Родины. Наше знамя пронесено через огонь сражений. Нам есть чем гордиться. Но мы отдаем себе отчет и в той ответственности, которую несем за неприкосновенность священных рубежей Родины. Наш долг быть всегда начеку, в постоянной готовности к решительному отпору врагу. Для этого мы обязуемся и впредь учиться военному делу настоящим образом, как завещал Владимир Ильич Ленин!

Валентин Павлович не сказал о том, что в заслуги летчиков, отмеченных высокой наградой, вложен и его большой личный труд на протяжении почти десятилетия. Но каждый, кто стоял в строю, не только знал это, а ощущал непосредственно на себе. Поэтому все с искренней радостью поздравили его с получением ордена в этот же день. Это был пятый орден Красного Знамени на груди ветерана.

О Валентине Павловиче можно твердо сказать, что он рожден для профессии летчика. Авиация стала неотъемлемой частью его жизни, вернее, самой жизнью.

Среднюю школу Валентин окончил в Егорьевске под Москвой в сорок первом. Школьную скамью сменил на аэроклубовскую и завершил обучение в Коломне, когда пламя войны уже перекинулось через западную границу на родную землю и гитлеровские головорезы кованым сапогом топтали поля Украины, Белоруссии, Молдавии, Прибалтики, двигаясь к Москве.

Во время сражения у стен древнего Смоленска в августовские дни 1941 года, не имея полных восемнадцати лет, Полюшкин добровольцем пошел в военно-морское авиационное училище. Учиться приходилось по законам военного времени, втискивая программу многих месяцев в недели.

Сложная военная обстановка оказывала влияние на курсантов. Комсомольцы, воспитанные в духе любви к социалистической Родине, рвались в бой с врагом и каждому казалось, что именно его присутствие на фронте внесет перелом в неравную борьбу. На стол начальника училища стопкой ложились рапорты с просьбой направить на передовую, хотя бы рядовыми. И каждый раз все получали отказ. Требование было одно - настойчиво учиться.

После учебы началась короткая, но яркая боевая биография летчика Полюшкина. В наши дни Валентин Павлович, часто встречаясь с молодыми воинами или школьниками, часами может рассказывать о мужестве и смелости, безграничной верности воинскому долгу своих однополчан, в ряды которых прибыл осенью того года, когда победы Красной Армии и Военно-Морского Флота гремели на весь мир. О себе никогда не

рассказывал, отшучиваясь, говорил:

- Воевал-то я всего несколько месяцев!..

А когда уж дотошные начнут донимать расспросами, откуда у него за такое короткое время столько орденов Красного Знамени, коротко отвечал:

- Мне посчастливилось воевать в прославленном 51-м минно-торпедном авиаполку ВВС КБФ. Летал на задания, топил фашистские корабли...

В какой-то степени судьба благоприятствовала молодому летчику. Он попал после училища в дружный, сплоченный коллектив, обогащенный боевым опытом. 51-й минно-торпедный полк имел на боевом знамени уже не один орден, а на груди многих летчиков красовались Золотые Звезды Героя Советского Союза. Учиться, перенимать опыт было у кого.

Полюшкин настойчиво требовал у командира эскадрильи разрешения слетать на боевое задание, приходил к командиру полка, но получал отказ.

- Всему свой черед, - успокаивал его командир эскадрильи капитан Мещерин. - Не спеши, еще успеешь топить фашистские корабли.

Наконец наступил долгожданный день, когда Полюшкин поднялся в воздух и свой первый боевой полет, чтобы вместе со штурманом И. Н. Яковлевым и стрелком-радистом В. К. Арчаковым уничтожать фашистские корабли.

...Механик доложил о готовности самолета к вылету, помог летчику поудобнее устроиться, поправил парашют, шлемофон.

- Не забудь переключить баки, - почти вдогонку крикнул инженер полка Александр Иванович Медведев, хотя его голос заглушал гул моторов.

- Счастливого полета! - напутствовали оставшиеся на земле.

Вздрогнули на приборной доске стрелки приборов и самолет покатился по рулежной дорожке, занял место для взлета. Вскоре он был уже в воздухе.

Первая победа пришла к Валентину в первом же боевом полете. Тогда их группа потопила транспорт врага.

На фронте молодые летчики быстро мужали и становились не по годам взрослыми, суровыми и сосредоточенными. Война щедро раскрывает человека, высвечивая его со всех сторон. Так случилось и с Полюшкиным. После первых победных боевых вылетов перед нами уже был человек сильной воли, готовый ценой собственной жизни добиться победы. Не замечая усталости, он просил, требовал: летать как можно больше, летать, летать...

Пять раз Полюшкин приводил самолет на аэродром подбитым. Однажды его торпедоносец приземлился с 52

пробоинами. Был оторван кусок руля глубины, во многих местах перебита внутренняя проводка... Техники ахнули.

- Наш Валентин сегодня на энтузиазме прилетел, - шутили они.

А летчик, как ни в чем не бывало, улыбаясь, заявил:

- Сейчас полечу добивать фрицев.

Получив разрешение, он тут же улетел на другом самолете.

Было и так, что после возвращения на аэродром механик Б. М. Зац насчитал на самолете около 300 осколочных и пулевых пробоин. В другой раз в море на подходе к цели враг повредил левый мотор. Но летчик не свернул с боевого курса, на одном моторе вышел на транспорт и потопил его. Посадку на своем аэродроме совершил благополучно.

Одним из памятных дней стало 12 марта 1945 года. Тогда мы потопили четыре крупных вражеских транспорта общим водоизмещением в 30 000 тонн. Экипаж Полюшкина пустил на дно фашистское судно водоизмещением в 8000 тонн.

- Молодцы, торпедоносцы, - подбадривая, кричали по радио истребители прикрытия.

На стоянках и на командном пункте висели специальные боевые листки и плакаты, прославлявшие имена летчиков-победителей: Полюшкина, Петрова, Кулинича и Башаева. В тот день вечером каждому отличившемуся экипажу преподнесли именной торт. Московские артисты, выступившие с концертом, тоже похвалили героев-летчиков.

Подводя итоги боевой работы за день, пристально изучая тактику боя, нельзя было не заметить, что в каждую атаку Полюшкин старался внести что-то новое, свидетельствующее о постоянном росте мастерства летчика-торпедоносца, увлеченного тяжелой и опасной для жизни профессией.

Проходили месяцы, множилось число орденов на груди героя. Время чеканило лучшие черты его характера.

13 марта Валентин Полюшкин вылетел на задание вместе с боевым другом Виктором Кулиничем. Погода стояла туманная.

- Действовать попарно, - скомандовал ведущий в районе предполагаемой встречи с врагом.

Самолеты Полюшкина и Кулинича с ходу вышли на фашистское судно и потопили его. Самолет Валентина получил повреждение: пробиты бензобак центроплана и фюзеляж. Бензином облило штурмана Яковлева и стрелка-радиста Плеханова. Казалось, пожар неминуем, но победила сила воли. Летчик перекрыл бензобак и продолжал полет. Кулинич не бросил в беде своего товарища, все время прикрывал его, давал полезные советы. Полет закончился благополучно.

И еще не один раз Полюшкин атаковал вражеские корабли и выходил победителем. Его мужество и смелость заражали других. Молодые летчики, прибывшие на Пополнение, учились у него метким торпедно-бомбовым ударам. На его груди сверкали четыре ордена Красного Знамени. Сфотографирован у боевого знамени, как один из лучших летчиков в полку.

9 мая, в День Победы, после митинга, проведенного в честь великого праздника, в 20 часов 14 минут Валентин Павлович вылетел в паре с одним из своих лучших боевых друзей лейтенантом Кулиничем. Оба с торпедами, а с ними младший лейтенант Петров - с бомбами. Им приказано вместе с другими преградить путь фашистам, пытавшимся уйти в Швецию. Экипаж Полюшкина в группе потопил еще один, десятый по счету транспорт водоизмещением в 2000 тонн, переполненный до отказа фашистскими "вояками".

- Маловато, конечно, один транспорт на троих, - выразил сожаление штурман Яковлев.

- Повреждений в группе нет. Враг сокрушен, - сделал свой последний боевой доклад отважный летчик 51-го авиаполка Валентин Павлович Полюшкин.

Война на Западе кончилась. Многие ветераны уходили в запас. Но флотская боевая авиация оставалась на страже Родины. И военный летчик Полюшкин, не задумываясь, остался служить в ней. Ему и после войны не мыслилась иная жизнь, как стоять на защите родного неба.

В послевоенные годы многое изменилось на аэродромах морской авиации. Качественно иными становились авиационная техника и оружие, возрастала сложность задач боевой учебы. Знания, приобретаемые в учебных классах, на аэродроме, самостоятельно, уже не соответствовали современным условиям. Требовалась фундаментальная подготовка в учебном заведении, безусловно, в высшем. Полюшкин - один из первых кандидатов в военно-воздушную академию, слушателем которой он вскоре стал.

Пролетели нелегкие годы учебы. Характерная черта Валентина Павловича старание, упорство в достижении цели - и здесь проявилась в полную силу. Успешно закончив академию, получил назначение. В характеристике к ранее отмечавшимся положительным качествам прибавилось: успешно освоил новую технику, все упражнения выполнил отлично, обладает хорошими командирскими навыками.

К месту службы он приехал летчиком второго класса. К привычной обязанности учить других прибавилась одна из самых хлопотных - быть во всем объеме стражем летных законов.

Окрыляло то, что влился в воинскую часть, заслуженную, Краснознаменную, богатую славными боевыми традициями.

Валентин Павлович все время - на стремнине жизни. С прибытием новых самолетов вначале сам переучился, потом обучал других. Одним из первых приступил к освоению сложных видов летной подготовки днем и ночью. Не сразу рождалось мастерство. Оно накапливалось по крупицам.

Не стеснялся сам учиться у других.

Мастерски освоив сложный вид летной практики, Полюшкин подготовил не одного летчика к самостоятельному его выполнению.

Днем и ночью, в непогоду и в солнечные дни, уходят на задание экипажи. И снова одним из первых Валентин Полюшкин стал первоклассным летчиком-инструктором.

За высокие показатели в боевой подготовке В. П. Полюшкина наградили ценным подарком.

Почти три десятилетия находится за штурвалом самолета Валентин Павлович, с честью несет боевую эстафету морских летчиков. На вопрос: "Сколько часов провел в воздухе?" - он с удовлетворением говорит:

- Перевалило за четвертую тысячу. Сколько километров? Сосчитать трудно. Во всяком случае несколько миллионов.

На многих аэродромах Военно-Морского Флота можно встретить воспитанников Полюшкина. Не один десяток летчиков он обучил мастерству. И каждый из них перенял у наставника главное - отличное знание сложной техники, строгое соблюдение правил полета, высокую тактическую грамотность и, разумеется, дисциплинированность.

Несмотря на большой круг обязанностей и забот, Валентин Павлович активно ведет общественную работу. Он неоднократно избирался членом партбюро, депутатом местного Совета.

Из года в год в часть приходят новые люди. Сменилось уже несколько поколений, но незыблемыми остаются традиции - постоянно идти вперед, добиваться большего. Сквозь годы авиаторы с честью несут фронтовую эстафету, строго оценивают свои дела, взыскивают по полному счету. Высокая принципиальность, требовательность идет от командиров, от коммунистов. Идет непрерывная борьба за высокую боевую готовность. Все хорошее ставится в пример. Никто не успокаивается на достигнутом.

Нет предела боевому мастерству. Под знаменем части увенчанном орденами, люди уверенно штурмуют высоты знаний. Днем и ночью, в любую погоду поднимаются экипажи в воздух и уходят на задания в удаленные районы воздушного океана. И

каждый экипаж уносит с собой частицу души и труда ветеранов.

За заслуги в освоении авиационной техники, высокие показатели в воспитании и обучении летных кадров и многолетнюю безаварийную работу в авиации В. П. Полюшкину присвоено звание "Заслуженный военный летчик СССР".

* * *

В боях за Кенигсберг и Пиллау погибли наши замечательные боевые товарищи, кавалеры четырех орденов Красного Знамени командиры звеньев Д. К. Башаев и И. И. Репин. Они относились к той когорте летчиков, которые умножали ратные успехи полка, создавали ему боевую славу. Они шли в огонь, чтобы защитить Родину, и смерть отступала, а корабли с техникой и фашистской нечистью отправлялись на дно Балтийского моря.

- Надо бить врага еще крепче! - говорили они и без устали поднимали тяжелогруженные машины в воздух. Такие с полпути не свернут. Такие или доходят до цели и побеждают или гибнут как герои.

Когда наши войска штурмовали Кенигсберг, самолет-торпедоносец, пилотируемый И. И. Репиным, в бою потопил фашистский сторожевой корабль, но и самолет был подбит над Данцигской бухтой. Дотянуть до своего берега летчику не удалось и он вынужденно приводнился в море. Вскоре наш торпедный катер подобрал членов экипажа. Но на обратном пути к берегу, налетели фашистские истребители, подожгли катер и он взорвался. Все, кто на нем находился, погибли. Вместе с командиром приняли смерть штурман звена В. П. Лонский, стрелок-радист Н. С. Самойлов.

Старший лейтенант Д. К. Башаев, штурман звена А. Г. Арбузов и стрелок-радист С. А. Иванов погибли 13 апреля 1945 года. На счету экипажа Башаева 14 потопленных вражеских транспортов и кораблей.

Башаев отличался инициативой, боевым порывом, которые органически сливались с большим искусством ведения боя. Экипаж не вернулся с задания. И сегодня, 35 лет спустя, они, словно живые, стоят перед нами.

Таков облик наших боевых друзей-однополчан, для которых солдатский долг остался до конца жизни мерой человеческого достоинства.

Есть сотый!

...Наше базирование в Паланге беспокоило фашистов. Им явно не по вкусу пришлись "соседи", расположившиеся в непосредственной близости от их военно-морской базы в Лиепае. Чтобы защищать ее от ударов нашей авиации, гитлеровцы постоянно держали там до сотни истребителей, установили

большое количество зенитных орудий разного калибра, эрликоны. Стремясь избежать потерь своего флота на пути от Лиепаи до портов Германии, они стали использовать темное, более безопасное время суток, выводя конвои вечером под мощным прикрытием "мессеров" и "фоккеров".

Несмотря на это мы за короткое время все же успевали нанести чувствительные удары по караванам врага.

...Наступали сумерки. Из землянки, где разместился командный пункт, не просматривалась даже окраина аэродрома. В это время нам и сообщили: "Западнее Лиепаи разведчики обнаружили конвой противника из двух транспортов в сопровождении миноносца, сторожевого корабля, двух тральщиков и семи сторожевых катеров".

- Что будем делать? - с беспокойством спросил меня начальник штаба.

Дул свежий ветер. Он пригнал с моря густые тучи. Серая мгла плотно заволакивала аэродром.

Перспектива открывалась заманчивая. По большому количеству кораблей охранения можно сделать вывод, что груз на транспортах весьма важный. Но как нанести точный удар в сумерках, да еще в таких сложных условиях погоды?

Медлить нельзя: фашисты не должны уйти безнаказанно. Даю приказ на вылет. Две зеленые ракеты, пущенные с командного пункта, подняли в воздух дежурные самолеты. Первым полетел один из лучших мастеров торпедных ударов, командир звена Александр Богачев. За ним ведомый - заместитель командира эскадрильи капитан Ф. Н. Макарихин.

Федор Николаевич делал свой первый боевой вылет. Поэтому и был назначен ведомым к командиру звена, чтобы учиться у Богачева дерзким атакам, постигать его "секреты" боя. Так мы делали постоянно при вводе в строй еще не обстрелянных экипажей с тем, чтобы избежать неоправданных потерь. Жизнь показала, что их больше всего было именно при первых боевых вылетах. Только после 8 - 10 полетов, когда экипажи познали тактику боя, все ее детали, повадки врага, картина изменилась и потери резко уменьшились.

По точным данным разведки экипажи быстро обнаружили цель. Фашисты не ожидали нападения с воздуха в такую плохую погоду. Корабли открыли беспорядочный огонь, но он не помешал нашим летчикам начать атаку. Богачев нанес удар по головному транспорту, а Макарихин по транспорту, шедшему следом. Огромные столбы дыма и пламени, взметнувшиеся над морем, наглядно подтвердили успех атаки. Зафиксировав потопление вражеских транспортов, торпедоносцы благополучно

возвратились на свой аэродром. У самолетов не обнаружили ни одной пробоины.

В этом бою особенно большой успех выпал на долю капитана Макарихина. В первом же полете он потопил фашистский транспорт. Такое в минно-торпедной авиации случалось весьма редко.

На аэродроме все уже знали о точном ударе торпедоносцев. Когда Богачев и Макарихин совершили посадку, их встречал чуть ли не весь личный состав полка. Летчиков обнимали, целовали, поздравляли с успехом. Невесть откуда взялись корреспонденты фронтовой, флотской и нашей авиационной газет. Они окружили Федора Николаевича и забросали его вопросами.

- Расскажите свою боевую биографию.

Летчик рассмеялся. Потом, пожав плечами, сказал:

- А у меня, собственно говоря, ее нет. Точнее, она только начинается.

- Как же вам удалось сразу добиться успеха? - не отступали газетчики.

- Очень просто. У нас в полку много хороших людей. Они и помогли мне, передали свой опыт...

Кто-то из молодых летчиков спросил Богачева:

- В чем по-вашему мнению секрет того, что капитан Макарихин в первом же полете действовал как опытный торпедоносец?

- В выдержке и мастерстве летчика, - решительно ответил Богачев.

На следующий день после своего "боевого крещения" Макарихин вылетел в паре со мной. Опять к нам пришел успех. Для капитана это был экзамен на боевую зрелость. Он успешно его выдержал.

И пошли у Макарихина вылеты - один за другим. Он постоянно рвался в бой, заслужил звание мастера торпедно-бомбовых ударов и право быть ведущим, вести в бой других.

В начале февраля группа Макарихина вылетела на боевое задание. Видимость - ограниченная. На цель вышли неожиданно и не смогли ее атаковать. Макарихин принял смелое решение - произвести повторный заход на корабли. К сожалению, молодые летчики-топмачтовики команды не поняли и сбросили бомбы не по цели. Торпедоносцам - Макарихину и его ведомому лейтенанту Г. Г. Еникееву пришлось принять на себя весь огонь зенитной артиллерии вражеских кораблей. Правильно сочетая маневр и огонь, наши летчики потопили два крупных фашистских транспорта.

Экипаж Макарихина (штурман А. Ц. Лясин, стрелок-радист В. Г. Агафонов) одержал еще одну блестящую победу - за три вылета потопил три вражеских транспорта. Грамотная оценка обстановки, правильное маневрирование при атаке и выходе из зоны зенитного огня, минимальное пребывание на боевом курсе - вот элементы успеха.

- Правда, маневр у меня тогда получился рискованный, -

говорил впоследствии командир экипажа Ф. Макарихин. - Пока я и сам не пойму, как это получилось. Чтобы все осмыслить, нужно его повторить в спокойной обстановке, на полигоне.

Своих полигонов мы не имели. Чтобы учить летчиков искусству маневра, так необходимого торпедоносцам, внедрять все новое в тактику боя, мы использовали полузатонувшие фашистские корабли. На них и отрабатывали все, что требовалось.

* * *

На КП зашли замполит Добрицкий и начальник штаба Иванов. Оба загадочно улыбались. Я с недоумением посмотрел на них, спросил:

- Что в молчанку играете?

- Догадайся сам, - ответил Добрицкий.

- Я не ясновидец. Объясните.

- Пришли познакомить с нашей "бухгалтерией", - сказал начальник штаба и положил передо мной листок бумаги, исписанный цифрами. - Счет потопленных нами вражеских кораблей. Подходим к сотне.

Настроение Иванова и Добрицкого передалось мне.

- Надо рассказать об этом всему личному составу полка, - сказал замполит. - А когда потопим сотый - отпраздновать.

Добрицкий, политработники, партийная и комсомольская организации развернули большую работу. Стоянки и землянки украсили плакатами, рассказывавшими об итогах нашей боевой работы, призывавшими успешно завершить счет первой сотни и начать вторую. Агитаторы, политработники провели беседы об экипажах, добившихся наибольших успехов, вспомнили отвагу и мужество боевых товарищей, павших смертью храбрых: командира полка Ф. А. Ситякова, Героев Советского Союза Г. А. Заварина, И. К. Сачко и И. В. Тихомирова; летчиков В. П. Носова, И. И. Репина, Д. К. Башаева, Г. Г. Еникеева; штурманов: А. И. Игошина, В. П. Донского, А. Г. Арбузова и других. Перед однополчанами выступили ветераны полка Герои Советского Союза А. А. Богачев, М. В. Борисов, И. И. Рачков, Н. И. Конько.

С особым подъемом трудился технический состав. Люди ни на минуту не покидали израненных машин, старались как можно быстрее ввести их в строй. Каждому хотелось, чтобы "сотый" потопил именно его самолет.

И это случилось 22 марта 1945 года. К тому времени мы перебазировались на один из аэродромов в Литве. С утра погода ничего хорошего не предвещала. Все же экипажи находились в повышенной боевой готовности. И не напрасно после полудня погода несколько улучшилась. Сразу же в воздух поднялись

самолеты разведывательного полка. В море они обнаружили несколько групп вражеских кораблей.

Приказываю Ф. Н. Макарихину подобрать из состава своей эскадрильи два экипажа, хорошо подготовленных к полетам в сложных погодных условиях.

Через несколько минут самолеты были уже в воздухе. Макарихин и лейтенант Б. Н. Шкляревский вылетели с торпедами, а лейтенант Г. В. Позник - с бомбами.

Вслед за ними боевые задания получили и другие летчики.

С отлетом экипажей на аэродроме наступила тишина. Но так только казалось. На самом деле все здесь жило своей обычной жизнью. Н. И. Иванов с работниками штаба готовили карты, необходимые для полетов, заполняли различные документы. Владимир Быков не отходил от радиостанции, проверяя как Фаина Мощицкая обеспечивает связь с самолетами Макарихина. Ответственный за вылеты капитан И. Тимофеев поглядывал на небо: не меняется ли погода. Люди наземной службы делали все необходимое для встречи самолетов. Парторг, комсорг и пропагандист оформляли плакаты, лозунги, боевой листок, собирали материал для радиогазеты. У полкового художника все было подготовлено, чтобы запечатлеть на пленку героев сегодняшнего дня.

Напряжение нарастало. Каждый ждал первого боевого сообщения. До боли прижав наушники к ушам, вслушивалась в эфир радистка. И вот, наконец, принят первый сигнал. Докладывал капитан Макарихин: "Атаковал и потопил транспорт противника. Возвращаюсь на аэродром". Лица всех присутствовавших на командном пункте засветились радостной улыбкой. Послышались возгласы:

"Ура"! "Есть сотня!", "Молодец, Макарихин!"

Сообщил о своей удаче Шкляревский - он потопил плавучий док. А через несколько минут вновь и вновь из точек и тире, полученных из эфира, составлялись доклады других летчиков. Лейтенант В. Кулинич и младший лейтенант И. Ермышкин комбинированным ударом отправили на дно моря вражеский транспорт в 6000 тонн. Лейтенант В. Петров и младший лейтенант Балакин потопили транспорт в 8000 тонн. Лейтенант Астукевич и младший лейтенант Степащенко метко поразили еще один транспорт в 8000 тонн.

Борис Яковлевич Шкляревский потом рассказывал: "Из-за низкой облачности летели на высоте нескольких десятков метров. До точки встречи с фашистами оставались считанные минуты. Но расчетное время истекло, а конвоя не обнаружили. По разведывательным данным в этом районе находилось несколько

групп вражеских судов. Капитан Макарихин приказал мне и Познику идти парой на сближение с другой целью, а сам приступил к поиску.

Через 40 минут я обнаружил группу судов. Дал ведомому команду: "Атака!". Сам тоже пошел на цель. С каждой секундой полета цель вырисовывалась все четче. Уже ясно видно, как два больших буксира тащили огромный плавучий док с каким-то кораблем внутри. Его охраняли два эсминца и пять сторожевых кораблей. Обнаружив нас, фашисты открыли ураганный зенитный огонь. Вокруг все кипело. От разрывов снарядов самолеты подбрасывало, как при полете в грозовом облаке.

Маневрируя, мы открыли ответный огонь из всех огневых установок. Я сделал несколько доворотов, выдержал режим полета и с короткой дистанции сбросил торпеду.

После, уже уходя из зоны огня, видел, как серия бомб, сброшенных экипажем Г. В. Позника, обрушилась на док. Черный дым окутал его и он стал тонуть. При отходе штурман С. А. Ишоев успел сделать несколько фотоснимков, подтвердивших успех атаки".

Техники и механики встречали летный состав радостными улыбками. А победители, счастливые, забыв об усталости, спешили на командный пункт на доклад.

В тот день было потоплено пять транспортов и плавучий док. Сотый корабль пустил на дно экипаж Макарихина (штурман А. П. Лясин, стрелок-радист Ю. А. Волков). На хвосте самолета появилась цифра "100", выведенная механиками Ф. М. Козюрой и В. К. Андросовым в знак одержанной победы. Так и окрестили этот самолет новым прозвищем "Сотка". Вторую сотню открыли экипажи Б. Я. Шкляревского (штурман лейтенант С. А. Ишоев, стрелок-радист В. С. Шишкин) и Г. В. Позника (штурман младший лейтенант Геркулев, стрелок-радист сержант Епачинцев).

Вечером все встретились за дружеским столом. Я преподнес "авторам" потопления сотого и сто первого вражеского корабля традиционного жареного поросенка. Подняв бокалы, мы провозгласили тост за победу экипажа Макарихина. Второй тост подняли за экипажи Шкляревского и Позника. Поздравили и другие экипажи, увеличившие общий счет потопленных судов. Все торжественно дали клятву множить боевые успехи.

На следующий день на всю страну прозвучало сообщение Совинформбюро о победе наших летчиков на море. Политотдел дивизии выпустил специальную листовку "Ответ летчиков-балтийцев на приказ Верховного Главнокомандующего". В ней говорилось, что за последнюю неделю боевых действий летчики 51-го минно-торпедного авиаполка добились замечательных

результатов. Разгромив несколько вражеских караванов, они довели счет потопленных судов до ста.

И опять потянулись боевые будни. На аэродроме день и ночь не утихал гул моторов. Наши летчики дрались с врагом вдохновенно, с необычайным подъемом. Вылетая в любую погоду, снижаясь до высоты 30 метров, они поливали гитлеровцев огнем крупнокалиберных пулеметов, выходили на выгодные курсовые углы и с малых дистанций, почти без промаха, торпедами и бомбами топили вражеские корабли.

"Новые десятки второй сотни вражеских кораблей - на дно седой Балтики!" - с таким девизом продолжал громить фашистов наш 51-й Краснознаменный Таллинский.

* * *

Наш начальник связи старший лейтенант Владимир Быков "заболел". Начало болезни мы как-то просмотрели. Догадываться я стал лишь после того, как "недуг" укоренился. Показалось подозрительным, что уж очень часто стал докладывать: "Буду на полковой радиостанции. Надо проверить". Скажет так и смущенно отведет глаза.

Все стало ясным в тот день, когда Макарихин потопил "сотку". После вылета его группы мы с Быковым зашли на радиостанцию. Дежурила радистка Фаина Мощицкая. Не успели спросить ее есть ли связь с Макарихиным, как она проговорила:

- Пока молчат, Володя.

Сказала и, покраснев, поглядела на меня с виноватой улыбкой.

Смутился и Владимир. Стоял, опустив голову. Не сказав ни слова, я ушел. Вечером, на торжественном ужине спросил Быкова:

- Это серьезно у тебя?

- Серьезно, товарищ майор! - ответил он. - Мы любим друг друга...

- Подумай хорошенько. Дело не шуточное. А у самого мелькнула мысль: "Война войной, а жизнь остается жизнью. Вот встретились молодой человек с девушкой и пришла к ним любовь. Не помешала этому даже суровая боевая обстановка".

Не в пример другим частям, у нас в полку девушек было до обидного мало: несколько радисток, да пара-другая в подразделениях обслуживания. Правильно, конечно! Не под силу им подвешивать наши торпеды да бомбы весом в 250, 500 и 1000 килограммов.

Появление в полку девушек оказало благотворное влияние на бойцов. Сразу изменился их внешний облик. У всех появились белые подворотнички. Исчезли из лексикона крепкие словечки, которые, нечего греха таить, были у некоторых на языке. А каким

вниманием пользовались девушки на концертах полковой самодеятельности, на вечерах отдыха! Взять к примеру "писарчука" Соню. Каждый хотел танцевать с нею. Но она отдавала предпочтение штурману Николаю Конько. Все это закончилось у них счастливым браком.

Попросил разрешения на брак и Владимир Быков. Дал согласие не сразу. "Пусть, думаю, лучше узнают друг друга. Проверят себя"...

"Адвокатом" выступил замполит Добрицкий.

- Зачем "мурыжишь"? - сказал майор. - Любовь у них чистая, ясная.

Пришлось согласиться. Всем полком справили свадьбу Володи с Фаиной. Мне пришлось исполнять роль посаженного отца.

- Рада? - спросил я Фаину.

- Очень, - ответила она. - Спасибо вам, Иван Феофанович!

- Мне-то за что?

- За все... Счастливо будем жить с Володей!

И на самом деле у них сложилась крепкая, дружная советская семья.

Только хорошее можно сказать и о других наших девушках. Ни одна из них, как говорится, не сбилась с правильного пути. Вместе с нами, мужчинами, они жили только одним - множить удары по врагу, быстрее завоевать победу. А приходилось им нелегко.

Спасибо вам, милые, мужественные, сильные!

Все силы Родине!

В начале 1945 года развернулась большая подготовка к штурму восточно-прусской твердыни фашизма - Кенигсберга, а после взятия Кенигсберга все усилия морской авиации КБФ были направлены против крепости и военно-морской базы Пиллау. База имела для немецко-фашистского командования особо важное значение. В ней сосредоточились соединения флота, отсюда враг вывозил на запад технику, промышленное оборудование и другое награбленное добро. Порт Пиллау оставался единственным местом, откуда фашисты еще могли спастись морем.

Разгромленные к этому времени фашистские группировки были прижаты нашими армиями к морю на Земландском полуострове, а также в районе Свинемюнде.

После того, как советские войска овладели Гдыней и первоклассной военно-морской базой Данцигом, немецко-фашистское командование решило использовать все силы надводного флота для огневой поддержки групп, прижатых к побережью. Оно создало несколько боевых отрядов, в которые

вошли учебный линейный корабль "Шлезиен", тяжелые крейсеры "Лютцов", "Адмирал Шеер" и "Принц Ойген", легкий крейсер "Лейпциг" и несколько эскадренных миноносцев.

Ударная авиация нашего флота перебазировалась на аэродромы, расположенные вблизи района будущих боев.

В нашем обычном понимании, собственно говоря, никакого аэродрома здесь никогда не существовало. Это была довольно ограниченная полоса заброшенных полей на границе Литовской ССР и Восточной Пруссии. На отдельных полянах находились хутора зажиточных крестьян, кулаков и помещиков. Вокруг полей стояли березовые рощи. Вся местность была безлюдной, унылой. Редкие проталины напоминали о приближении весны и только прилетевшие грачи учинили страшный шум и спор за гнездовье.

Везде виднелись следы поспешного бегства фашистов и их лакеев из числа литовских буржуазных националистов. Кое-где лежали еще неубранные трупы фашистских солдат. Всюду валялись разбитые, перевернутые и сожженные машины, повозки, различный армейский скарб.

Первыми, как всегда, на будущий аэродром пришли строители.

В феврале была подготовлена небольшая посадочная площадка, откуда и начали свою боевую работу наши братья по оружию гвардейцы 1-го минно-торпедного авиаполка. В то же время строители немедля приступили к постройке взлетно-посадочной полосы из металлических щитов. Пришлось потрудиться и техническому составу нашего полка.

"Ох, уж этот аэродром! - пишет в своих воспоминаниях механик Евгений Иванович Дюбин. - В середине марта, когда мы туда перебазировались, почва уже раскисла, рулежные дорожки разбиты. В какой-то мере спасала металлическая взлетная полоса. Казалось, что самолеты по ней при взлете и посадке не катились, а форсировали водную преграду.

Крепко досталось техническому составу. Самолеты забрасывало грязью, ее не успевали счищать... Не было даже элементарных условий для ремонта и подготовки к полетам. Боекомплект к самолетам подвозили вручную по бездорожью".

Люди устали физически от нелегкой боевой работы зимой в Паланге, а здесь оказалось еще труднее. Но высокое чувство долга помогало снимать усталость, вдохновляло на подвиг. "Все силы Родине!". Этот лозунг, написанный крупными буквами в общежитиях летного и технического состава, на стоянках, в боевых листках звал вперед, к победе.

Война уходила все дальше и дальше на запад, гитлеровцы теряли одну позицию за другой. Но чем ближе становился День

Победы, тем яростнее сопротивлялся враг.

Каждый день боевой работы полка означал бессонные ночи для технического состава, так как многие самолеты получали серьезные повреждения, и машины нужно было в кратчайший срок снова вводить в строй.

В один из таких боевых дней при штурме Кенигсберга, из девяти вылетавших самолетов шесть получили значительные повреждения (пулевые пробоины в фюзеляже и плоскостях в расчет не принимались). Например, самолет No 18 имел два прямых попадания снаряда в моторы; у самолета No 1 перебиты тросы управления; на самолете No21 - пробит стабилизатор; у No19 повреждено левое крыло; у машины No 26 - прямое попадание снаряда в фюзеляж и т. д. Все эти повреждения требовалось быстро устранить. Из этого и складывались боевые будни технического состава и всех, кто обеспечивал вылет отремонтированных самолетов.

Боевые действия велись большими группами по данным воздушной разведки 15-го авиаполка. Когда поступали сведения о враге, в район обнаруженного конвоя мы высылали еще своего "доразведчика".

Самолету-разведчику, а тем более доразведчику приходилось вести наблюдение под непрерывным огнем вражеских зенитных установок, но не исключалась и встреча с "мессерами". Поэтому в экипажи доразведки подбирались "железные парни". В полку их называли "непробиваемыми".

Первым на доразведку с нового аэродрома вылетел экипаж командира звена В. А. Астукевича (штурман В. Е. Михайлик, стрелок-радист Левшин). Перед вылетом я напутствовал экипаж:

- Помните, что одной смелости разведчику недостаточно. Нужны выдержка и мастерство. Привяжитесь к конвою и наблюдайте за ним до прихода наших ударных групп. Затем наведите самолеты на цель и зафиксируйте результаты удара.

Экипаж Астукевича умело выполнил задачу. По данным доразведчика, 18 марта группа из 10 самолетов (столько же было истребителей прикрытия) под моим командованием в Данцигской бухте нанесла удар по фашистским транспортам. Мы потопили три крупных транспорта, сторожевой корабль, повредили одно судно. Отмечено прямое попадание бомбы в легкий крейсер.

Настроение у всех было приподнятое. Общему подъему боевого духа личного состава способствовали успехи Красной Армии при штурме Кенигсберга. Боевое напряжение возрастало. Наносить торпедно-бомбовые удары по обнаруженным конвоям и боевым кораблям для нас стало делом обычным.

Враг часто менял тактические приемы, совершенствовал

оружие. Стоило не побывать над полем боя хотя бы неделю, как появлялось что-то новое. Враг умело использовал плохие метеоусловия для проводки конвоев в наиболее угрожаемых местах, применял против наших торпедоносцев корабли-ловушки.

Можно себе представить, какая это радость для летчика - обнаружить в море, на активных коммуникациях, фашистский транспорт без охранения. И командир группы, чтобы не разряжать все самолеты по обнаруженному судну, посылает в атаку одного из ведомых. Но, увы... это судно делает резкий поворот, успевает выйти на невыгодные для торпедоносца углы атаки и начинает вести интенсивный огонь из тщательно замаскированных орудий.

Но совершенствовала и меняла тактические приемы и наша морская авиация. Мы стали применять, например, высотное торпедометание, которое, как и всякий новый тактический прием, давало хорошие результаты. Удары наносились массированно, а иногда и всем составом ВВС КБФ, и ни один вражеский конвой или отряд боевых кораблей, обнаруженный разведчиками, не уходил безнаказанно.

11 апреля в воздух были подняты 328 самолетов КБФ, которые уничтожили 13 транспортов, шесть сторожевых кораблей, один миноносец и повредили шесть транспортов врага.

От 51-го минно-торпедного полка в этой операции участвовало 25 самолетов. Они составили пять групп торпедоносцев и топмачтовиков с тяжелыми бомбами весом в тысячу и пятьсот килограммов каждая.

12 апреля вылетело 400 самолетов. Торпедоносцы и штурмовики составляли главную ударную силу. Было потоплено четыре транспорта, два сторожевых корабля, быстроходная десантная баржа и/повреждено несколько транспортов с войсками и техникой.

Однако и мы несли потери, главным образом от зенитной артиллерии. Например, в бою 12 апреля враг повредил семь наших самолетов. Над целью был сбит самолет младшего лейтенанта Б. А. Балакина, получил ранение штурман третьей эскадрильи капитан Г. Н. Шарапов.

Хочется отдать должное боевым друзьям из истребительных полков - 21-го и 14-го, которые нас чаще всего прикрывали. Они не только надежно охраняли торпедоносцев, но, используя свой маневр, скорость и мощное стрелковое вооружение, выходили на штурмовку вражеских кораблей, поддерживая нас огнем своих пушек и пулеметов.

В последние дни боев за Пиллау в воздух поднимались все исправные самолеты нашего 51-го полка. 24 апреля, накануне освобождения Пиллау, в воздух поднялись 23 самолета: 10

торпедоносцев, 10 топмачтовиков и 3 доразведчика. Действовали четырьмя группами. В итоге экипажи потопили два вражеских транспорта и две быстроходные десантные баржи. В период нанесения удара в воздухе дежурил, под прикрытием истребителей, самолет-амфибия, готовый прийти на помощь экипажу в случае вынужденного приводнения.

В боях за Пиллау исключительное мужество и силу воли проявил летчик младший лейтенант Назаренко. Его дважды ранило. Кровь заливала глаза. Управлял самолетом одной рукой и одной ногой. Машина Назаренко получила серьезные повреждения, и когда перед посадкой летчик выпустил шасси, вспыхнул пожар.

Требовались нечеловеческие усилия, чтобы управлять горящим самолетом, который мог вот-вот развалиться в воздухе.

- Одного боялся, - рассказывал потом Назаренко, - это потерять сознание. Правой рукой регулировал сектор газа и даже зубами хватал штурвал... Но при приземлении нужно было еще и нажать оба тормоза, а в голове мутнело...

Назаренко пришел в себя уже в госпитале, где у него насчитали 32 осколочных ранения.

Во время боев на Земландском полуострове трудно назвать лучших. Здесь все вели себя как герои.

Нередко плохая погода, сильное противодействие вражеской зенитной артиллерии не давали возможности точно определить результаты наших ударов. В таких случаях брались под сомнение некоторые боевые донесения экипажей и им засчитывали минимум уничтоженных объектов или не засчитывали ничего. Поэтому летчики стремились сами убедиться и зафиксировать результаты своих атак. А это приводило иногда к излишним потерям. Так, 26 марта 1945 года экипаж командира звена лейтенанта Г. Г. Еникеева, имевший на своем боевом счету восемь потопленных транспортов, погиб над целью, увлекшись фотографированием результатов атаки своей группы. Не случайно специальная комиссия, обследовавшая Данцигскую бухту, нашла там потопленных вражеских кораблей и транспортов гораздо больше, чем показано в сводках. При освобождении Пиллау только в порту специальная комиссия обнаружила 115 потопленных различных судов.

* * *

Последние дни штурма Восточной Пруссии были для торпедоносцев особенно тяжелыми. После падения Кенигсберга враг всеми силами держался за порт Пиллау, который связывал прижатую к берегу группировку с Германией. Здесь враг сосредоточил огромные силы своего флота. Оборвать эту

единственную коммуникацию, беспощадно добить врага - вот какая задача стояла перед торпедоносцами и всеми другими ударными и обеспечивающими силами ВВС КБФ.

Но решить ее было не просто. Во время боевых вылетов наши летчики встречали такую стену огня, через которую чудом можно было низколетящим самолетам пробиться к цели. Таких богатырей, которых не смог устрашить бешеный огонь фашистских кораблей, имелись десятки, сотни. Жаль, что не всем нашим боевым товарищам-летчикам удалось избежать прямого попадания вражеского снаряда в самолет.

24 апреля 1945 года запомнилось нам на всю жизнь. Этот день был одним из самых тяжелых. Каждый потопленный вражеский корабль доставался дорогой ценой.

Во время атаки летчик И. Г. Дегтярь потопил быстроходную десантную баржу, но и его самолет был подбит. Наши истребители сопровождения наблюдали, как торпедоносец Дегтяря перешел на крутое снижение и под большим углом врезался в воду. Видимо летчик получил тяжелое ранение.

В тот же день в пятистах метрах от успешно атакованного фашистского транспорта взорвался самолет летчика М. К. Мальцева.

Наши боевые товарищи пали смертью храбрых на поле боя, показав пример образцового выполнения воинского долга, верного служения Родине. Об этом рассказали в письмах к матерям друзья погибших.

"Вы по праву можете гордиться своим сыном, отдавшим жизнь за счастье нашей Отчизны, - писали они. - В лице Вашего сына мы потеряли лучшего боевого товарища и клянемся беспощадно мстить врагу. В наших сердцах вечно будет жить память о Вашем сыне. Его светлый образ будет вдохновлять нас на новые боевые подвиги..."

И летчики крепко держали слово, данное матерям погибших. Они жестоко мстили врагу за смерть товарищей. О героических делах каждого рассказывалось в письмах, листовках и документах.

На письма мы получали ответы. Матери погибших призывали беспощадно бить врага, уничтожить фашизм и с победой вернуться домой к своим семьям.

Особенно много энергии придавали нам письма и посылки октябрят и пионеров. Никогда не забыть посылку из Свердловска от девочки Тани с вышитым крестиком платочком и запиской, в которой всего два слова, написанных печатными буквами: "Лучшему защитнику!". Такие записки и посылки в торжественной обстановке вручались лучшему экипажу по итогам боевой работы

за день. Скромные детские подарки удесятеряли силы воздушных бойцов и их наземных соратников. Приведу один только пример.

В боях за Пиллау летчик младший лейтенант А. А. Бровченко получил тяжелое ранение. Теряя силы, мужественный пилот все же дотянул до своего аэродрома, но изрешеченный пулями и снарядами самолет в конце пробега загорелся. Нельзя было терять ни секунды. И к самолету со всех стоянок бросились люди. Пренебрегая смертельной опасностью, они извлекли тяжелораненного летчика и спасли ему жизнь.

За успехи в боях при штурме. Кенигсберга и военно-морской базы Данциг, за храбрость и мужество, доблесть и настойчивость наш 51-й полк получил вторую боевую награду - орден Ушакова II степени.

Верховный Главнокомандующий И. В. Сталин в своих приказах трижды объявлял личному составу нашего полка благодарность: 28 января 1945 г. за взятие города Клайпеды (Мемель), 30 марта - Данцига, 9 апреля военно-морской базы и города Кенигсберга.

* * *

В бою нельзя ошибаться. Слишком дорогой ценой приходится расплачиваться за это. Но в то же время на ошибках учимся.

18 апреля 1945 года группа торпедоносцев и топмачтовиков во главе с одним из лучших наших командиров звеньев имела задачу атаковать вражеские корабли у Пиллау. Выйдя в указанный район и обнаружив фашистские суда, ведущий принял неправильное решение - атаковать их с моря по направлению на берег, со светлой части горизонта. Гитлеровцы сразу заметили наши самолеты и открыли бешенный зенитный огонь. Машина ведущего получила четыре прямых попадания. Они вывели из строя левый мотор, разбили фюзеляж у штурманской кабины. Штурмана тяжело ранило. Летчик пытался возвратиться на свой аэродром на одном моторе, но тяга пропала. Не дотянув до берега, он произвел посадку на воду у селения Мальшникен. Самолет носом выскочил на берег, а корпус так и остался в воде. Штурмана в тяжелом состоянии отправили в ближайший армейский госпиталь. Летчик и стрелок-радист добрались в свою часть.

Что же произошло?

За ведущим пошел в атаку лишь один ведомый - младший лейтенант Козлов. И тоже неудачно - самолет получил прямые попадания снарядов в левую плоскость. А два других ведомых - лейтенант А. Г. Горбушкин и младший лейтенант В. Д. Петров, - отделившись, вышли с темной части горизонта на группу вражеских судов в составе транспорта, танкера и тральщика.

В. Д. Петров атаковал танкер в 5000 тонн, а А. Г. Горбушкин тральщик. Оба экипажа видели сильные взрывы, но зафиксировать потопление не смогли из-за сильного противодействия зенитной артиллерии и плохой горизонтальной видимости.

На разборе боевой работы за сутки высказывались разные мнения. Одни говорили, что Горбушкин, будучи заместителем командира группы, виновен в отрыве от ведущего. Его примеру последовал Петров. Нельзя допускать, чтобы ведомые без разрешения ведущего делали то, что им вздумается. Есть золотое правило: ведомый может выйти из строя только с разрешения ведущего.

- Но они же отлично выполнили задачу, - говорили другие.

Да, ведомые действительно совершили ошибку. Правда, сложившаяся обстановка в какой-то мере оправдывала их.

Ведущий же оценил обстановку неверно, потерял управление группой. То, что ведомые хорошо выполнили боевую задачу, смягчает их вину. А если бы задача осталась невыполненной?

Завершающие бои

В последних числах апреля 1945 года на юго-восточном побережье Балтийского моря оставалось два важных стратегических направления действий советских войск. Одно из них - вдоль берега моря на Кольберг - Свинемюнде Росток.

На этом направлении наступали войска 2-го Белорусского фронта, уже занявшие Штеттин и готовившиеся к штурму военно-морской базы врага Свинемюнде.

Второе направление было на Курляндском полуострове, где продолжала упорно сопротивляться блокированная с суши немецко-фашистская группа армий "Курляндия" с питающими ее портами Лиепая и Вентспилс. Против нее действовали войска Ленинградского фронта.

Командующие войсками обоих фронтов требовали от командования Краснознаменного Балтийского флота обеспечения флангов своих войск и содействия в ликвидации блокированных вражеских группировок. Народный комиссар Военно-Морского флота Адмирал флота Н. Г. Кузнецов считал главным первое направление и приказал большую часть авиации и легких корабельных сил Балтийского флота сосредоточить на нем.

С этой целью 29 апреля 1945 года на один из аэродромов в Германии перебазировался наш 51-й минно-торпедный авиаполк, которым в то время я командовал. Вместе с нами, что называется, крыло в крыло, перелетели постоянные боевые спутники торпедоносцев и штурмовиков - самолеты ЯК-9 21-го Краснознаменного истребительного авиаполка, с которыми нас

связывала крепкая боевая дружба.

Вопросы взаимодействия были хорошо отработаны, и мы понимали друг друга, как говорят, по одному взгляду. Наши штабы размещались в одном здании. Офицеры штаба нашего полка и я всегда были безмерно рады появлению на территории аэродрома командира истребителей Героя Советского Союза подполковника Павла Ивановича Павлова. Это был веселый, жизнерадостный человек. Хорошее воспоминание у нас осталось и о начальнике штаба майоре Юрии Васильевиче Храмове, майоре Дмитрии Андреевиче Кудымове и многих других товарищах из 21-го истребительного полка. С ними легко было работать и можно сказать, что наши два полка являлись как бы единым целым.

Несколько раньше сюда перебазировался 7-й штурмовой авиаполк, которым командовал дважды Герой Советского Союза полковник А. Е. Мазуренко. И со штурмовиками мы быстро нашли общий язык.

Аэродром находился в непосредственной близости от береговой черты, имел две параллельные бетонированные взлетно-посадочные полосы и находился в хорошем состоянии. После изгнания отсюда фашистов все жилые помещения остались нетронутыми, за исключением взорванных ангаров. Разместились мы на аэродроме с большими удобствами. Но не это было главным: все ждали конца войны и хотели скорее вернуться на родную землю, поближе к семьям.

На немецкой земле все дороги и автострады забили беженцы. Измученные женщины и старики везли в детских колясках малышей, а те, кто еще сохранил силы, шли в упряжке и, едва передвигая ноги, тащили за собой телеги, груженные различным домашним скарбом. Все они возвращались обратно к своим насиженным местам.

Красная Армия уже вышла на реку Одер, заняла все побережье Балтийского моря, за исключением мыса Хель и военно-морской базы Свинемюнде. К этим отрезанным с суши группировкам фашисты не только подбрасывали морем войска и технику, но одновременно производили эвакуацию и поддерживали огнем боевых кораблей прижатые к берегу гарнизоны.

До последних дней войны, включая 9 мая, 51-й минно-торпедный полк наносил удары по вражеским базам и конвоям на морских коммуникациях. Последний мощный удар мы нанесли по кораблям врага в военно-морской базе Свинемюнде.

После падения Пиллау и портов в Данцигской бухте значение Свинемюнде для гитлеровцев стало особенно важным. Здесь

скапливалось большое количество транспортных средств. Здесь находилась довольно мощная группа боевых кораблей, обстреливавших правый фланг 2-го Белорусского фронта, наступавшего по берегу моря. Действия кораблей прикрывались истребителями фашистского 1-го воздушного флота. Чтобы сломить сопротивление врага и овладеть военно-морской базой Свинемюнде потребовалось тщательно разработать и провести весьма важную операцию, в которой приняло участие большое количество ударных и обеспечивающих сил авиации КБФ.

Штаб ВВС КБФ разработал схему, в которой предусматривался порядок нанесения удара главными силами - торпедоносцами и топмачтовиками 51-го минно-торпедного полка и порядок прикрытия ударных групп штурмовиками и истребителями. Предусматривался также контроль результатов удара визуальным наблюдением и фотосъемкой силами 15-го разведывательного полка. Командовал этим полком Герой Советского Союза подполковник Ф. А. Усачев.

В первые дни, мая пасмурная погода не позволяла нанести массированный удар. Выполнялись только полеты небольшими группами на коммуникации Росток - Лиепая.

Настроение личного состава было приподнятое. Все чаще и чаще офицеры, сержанты собирались в группы и обсуждали Первомайский приказ Верховного Главнокомандующего. У карты военных действий постоянно толпился народ. Восхищались победным шествием Красной Армии по земле фашистской Германии. Все ожидали, что вот-вот по радио будет объявлено о долгожданной победе. Но полк продолжал выполнять боевые задачи. Каждый летчик, техник горел желанием в последние дни войны сделать максимум полезного, вкладывая все силы в ратный труд. А молодые летчики, прибывшие из училищ, досаждали постоянными просьбами, чтобы их скорее послали на боевое задание.

- Так и война закончится, а мы ни одного боевого вылета не сделаем, говорили они.

* * *

4 мая погода заметно улучшилась. Накануне, поздно вечером, командир 8-й минно-торпедной авиадивизии полковник М. Курочкин вызвал меня к аппарату и поставил задачу: к рассвету всем составом полка быть готовым к уничтожению, по данным воздушной разведки, боевых кораблей и транспортов врага самостоятельно и во взаимодействии со штурмовиками, под прикрытием истребителей на коммуникациях и на подходах к военно-морской базе Свинемюнде, портам острова Борнхольм. Такой приказ мы ожидали, а потому заранее готовились к его

выполнению. Согласовали все вопросы взаимодействия со штурмовиками и истребителями, и ждали только данных от разведчиков.

С наступлением рассвета самолеты-разведчики, наблюдая за районом Свинемюнде, обнаружили на рейде: учебный линкор "Шлезиен", крейсер "Принц Ойген", вспомогательный крейсер "Орион", эсминцы, сторожевые корабли и катера, тральщики, быстроходные десантные баржи, до десяти транспортов водоизмещением в 5000-8000 тонн каждый, танкер, госпитальное судно. Кроме того, в самом порту Свинемюнде находились шесть транспортов и довольно мощная группа кораблей (до 30-40 вымпелов).

Мы находились в повышенной готовности к вылету и ждали распоряжений. Вскоре из штаба дивизии получили приказание: нанести торпедно-бомбовый удар по линкору "Шлезиен" с целью его уничтожения. Штаб полка разработал схему удара, и я, как командир полка, принял решение: для выполнения задачи выделить из состава первой и третьей авиаэскадрилий по одному торпедоносцу и по четыре топмачтовика. Основным средством поражения на мелководье, где находился линкор, считались авиабомбы крупного калибра. Специалисты предложили в виде эксперимента применение торпед. Дело в том, что наша торпеда, после сбрасывания с самолета и вхождения в воду, ныряет на глубину до 25 метров, а глубина, где находился линкор не превышала 10 метров. Все же мы приняли решение на ведущие самолеты подвесить торпеды.

Для вывода ударных и обеспечивающих групп в район цели и управления ими в период атаки был назначен экипаж командира второй эскадрильи капитана Ф. Н. Макарихина (без боевой нагрузки), осуществлявший роль командного пункта в воздухе. Это был новый тактический прием в полку и применялся впервые. Он дал много положительного и вполне себя оправдал. Этот прием исходил из особых условий управления групповым боем, с участием торпедоносцев, топмачтовиков, штурмовиков, истребителей и разведчиков. Мы над этим долго предварительно работали в штабе. Для нанесения удара по линкору устанавливался такой порядок движения групп самолетов по маршруту: штурмовики идут в полутора-двух километрах впереди торпедоносцев и топмачтовиков и, рассредоточившись, наносят удар по кораблям и целям, которые могут своим огнем помешать главным ударным силам выполнению боевой задачи.

Вылет намечался тремя группами в течение дня по сигналу с командного пункта полка. Первая ударная группа состояла из одиннадцати самолетов, в которую входили самолет управления

капитана Ф. Макарихина, два торпедоносца и восемь топмачтовиков. Кроме того, в группу входили: 24 ИЛ-2, задача которых состояла в подавлении огня вражеской зенитной артиллерии, и 12 ЯК-9 (ведущий майор Усыченко), непосредственно прикрывавших ударную группу. Во вторую ударную группу входили семь машин: самолет управления, торпедоносец, пять топмачтовиков, а также 16 ИЛ-2 и 8 ЯК-9. Третья ударная группа имела торпедоносец, пять топмачтовиков, 16 ИЛ-2 и 8 ЯК-9.

Боевая задача выполнялась так. В 10 ч. 30 м. в воздух поднялась первая ударная группа и, пройдя по установленному маршруту, вышла северо-восточнее рейда Свинемюнде, где увидела линкор "Шлезиен", находившийся в дрейфе. Штурмовики с ходу начали обстрел целей, обеспечивая атаку торпедоносцев и топмачтовиков. С дистанции 4 - 5 километров по команде с самолета управления звенья старших лейтенантов Фоменко и Борисова легли на боевой курс атаки. Топмачтовики развили максимальную скорость и с дистанции 250 300 метров сбросили бомбы. Торпедоносцы пустили торпеды по цели с дистанции 800 - 1000 метров и направились в зону сбора. Топмачтовик младшего лейтенанта Н. Линика из звена Фоменко после сбрасывания бомб был сбит - от прямого попадания вражеского зенитного снаряда он взорвался в воздухе. Но и линкору досталось. От фугаски, сброшенной с самолета Н. Линика, на "Шлезиене" возник очаг пожара.

Остальные экипажи атаковали стоявшие рядом с линкором транспорты и сторожевой корабль. В. М. Кулинич точно сбросил бомбу весом в одну тонну на фашистский транспорт и тот по наблюдению экипажей затонул. Летчики И. Ф. Смолянов и Ефремцев атаковали транспорт водоизмещением в 8000 тонн. Две фугасные бомбы крупного калибра попали в цель. А. Г. Горбушкин атаковал тральщик, который взорвался и затонул. Два экипажа из звена Борисова по различным обстоятельствам в атаке не участвовали. На аэродром первая группа возвратилась общим строем и благополучно произвела посадку.

В 16 ч. 04 м. вылетела вторая группа самолетов, руководимая Героем Советского Союза старшим лейтенантом А. Богачевым, и нанесла новый удар по линкору и другим боевым кораблям и транспортам.

Поскольку фашистских истребителей над Свинемюнде не было, хорошими наблюдателями за ходом боя оказались наши истребители непосредственного прикрытия. Они зафиксировали подводный взрыв у борта линкора. Кроме того, было отмечено прямое попадание бомб в транспорт, который тут же затонул.

Получили сильные повреждения эсминец, еще один транспорт и вспомогательный крейсер "Орион".

В 20 ч. 02 м. продолжила операцию по уничтожению линкора третья группа под командованием капитана Макарихина.

Решающий удар по линкору нанесли экипажи командиров звеньев В. А. Астукевича, А. Г. Горбушкина и летчика И. А. Ермышкина. В результате атаки на линкоре возникло несколько больших и малых очагов пожара и он затонул. На мелководье корабль, погружаясь в воду, сел на грунт. Боевая рубка и палуба корабля оставались на поверхности и представляли из себя груду металлического лома. Носовая двухорудийная башня главного калибра была сбита, стволы ее орудий валялись на палубе. Средняя часть линкора выгорела.

Истребители прикрытия отметили также потопление транспорта водоизмещением в 8000 тонн, прямое попадание бомб в эскадренный миноносец, тральщик и сторожевой корабль.

Всего за день главные ударные силы 51-го полка сбросили по целям 41 авиабомбу крупного калибра и четыре торпеды. Линкор "Шлезиен" был потоплен шестью бомбами.

К исходу дня на командном пункте полка собрались представители всех частей, принимавших участие в операции. Начальники штабов Н. И. Иванов и Ю. В. Храмов еще раз уточнили данные наблюдений о результатах ударов по кораблям врага, разведслужба подготовила фотоснимки, сверила свои данные с данными разведчиков и штурмовиков.

Специалисты штаба и командиры подразделений составили боевые донесения.

Однако обстоятельный разбор и подведение итогов боевых действий полка за 4 мая мы смогли сделать только на следующий день. Результаты, можно сказать, превзошли все ожидания. Кроме линкора "Шлезиен" были потоплены: вспомогательный крейсер "Орион", шесть транспортов общим водоизмещением в 29 000 тонн, два эскадренных миноносца, два тральщика и сторожевой корабль. Серьезно повреждены: крейсер "Принц Ойген", три эскадренных миноносца, сторожевой корабль, тральщик и транспорт водоизмещением в 3000 тонн.

Наши потери - один самолет. Экипаж в составе летчика младшего лейтенанта Н. И. Линика, штурмана младшего лейтенанта В. М. Залезина и стрелка-радиста сержанта С. А. Спиридонова погиб смертью храбрых.

На самолете лейтенанта И. Ф. Смолякова от прямого попадания снаряда малокалиберной зенитной артиллерии оказался выведенным из строя один мотор. Летчик не растерялся и, маневрируя на малой высоте, сумел выйти из зоны зенитного

огня и привести подбитый самолет на свой аэродром. Идя на посадку, Смоляков попытался выпустить шасси, но они не сдвинулись с места, так как была повреждена гидросистема. Тогда летчик хладнокровно, что называется, "притер" свой самолет к травяному покрову с минимальными повреждениями. Экипаж остался невредимым.

По заключению вышестоящего командования операция прошла успешно. Весь состав полка показал непоколебимую стойкость, мужество и огромное желание во что бы то ни стало выполнить поставленную задачу, и с честью ее выполнил.

Особенно отличился командир второй эскадрильи капитан Федор Николаевич Макарихин, который в тот день совершил четыре боевых вылета.

Наиболее характерным был его последний полет. После третьего группового вылета ко мне на КП явился Федор Николаевич и, доложив об успешном выполнении задания, сказал:

- Летчик жалуется, что у цели на его самолете не сработал электросбрасыватель. Опробовали на стоянке - работает нормально. Прошу разрешения взлететь и опробовать вблизи аэродрома у береговой черты.

Макарихин такое разрешение получил, но... полетел он в Свинемюнде добивать поврежденный большой фашистский транспорт. Это и был его четвертый вылет. Хочу сказать, что такого рекордного количества боевых вылетов за один день не имел никто в полку со дня его основания. По два вылета сделали заместитель командира первой эскадрильи В. Фоменко, командиры звеньев В. Кулинич, В. Астукевич, А. Горбушкин и летчик Ефремцев.

5 мая войска маршала К. К. Рокоссовского, при активном содействии авиации КБФ заняли важную военно-морскую базу Германии Свинемюнде. Вслед за этим капитулировал гарнизон острова Рюген.

Личный состав 51-го минно-торпедного полка получил еще две благодарности Верховного Главнокомандующего:

5 мая 1945 года за взятие Свинемюнде и 6 мая за взятие острова Рюген. Это была девятая по счету благодарность Верховного Главнокомандующего. Президиум Верховного Совета СССР наградил наш полк третьим боевым орденом орденом Нахимова I степени и стал именоваться:

51-й минно-торпедный Таллинский Краснознаменный, орденов Ушакова и Нахимова авиаполк.

Радость победы

В начале мая командование КБФ приступило к подготовке

морского и воздушного десанта на остров Борнхольм, где фашисты организовали базу для своих кораблей, шедших из Западной Германии в Курляндию, и куда они вывезли из Померании большое количество войск. На ультиматум Советского командования сдать острое гитлеровцы ответили отказом.

5 мая командование флотом предупредило население острова Борнхольм о предстоящих ударах авиации по фашистским кораблям и судам и потребовало, чтобы жители не появлялись в портовых сооружениях и других зданиях и ушли подальше от стоянок кораблей. После этого предупреждения авиация флота нанесла сокрушительные удары по вражеским кораблям и транспортам в портах Ренне и Нексе.

8 мая Советское командование открытым текстом передало начальнику гарнизона острова Борнхольм телеграмму с требованием капитулировать, но и это требование было отклонено. Тогда балтийская авиация снова возобновила атаки.

8 мая 51-й минно-торпедный авиаполк всем своим составом под моим командованием совершил на порты Борнхольма два налета. Первый бомбоудар мы нанесли в 11 час. 20 мин. по кораблям и сооружениям в порту Ренне. Каждый самолет имел по две 1000-килограммовых фугасных бомбы. В районе среднего мола возникло до 20 очагов пожара.

Второй удар наш полк под прикрытием истребителей нанес в 16 час. 30 мин. по порту Нексе. Отмечено также большое количество сильных взрывов и пожаров в порту и портовой части города.

Фашисты вели по нашим самолетам сильный огонь, но он оказался малоэффективным. Вражеская истребительная авиация вообще не появлялась. Нашим истребителям удалось сбить несколько транспортных самолетов врага. Везде и во всем чувствовалось наше превосходство.

А в 6 часов 15 минут утра 9 мая с кораблей КБФ и самолетов высадился наш десант в порту Ренне. После этого командир фашистского корпуса генерал-лейтенант Гутман, его начальник штаба и старший морской начальник капитан I ранга фон Калиц, как представители штаба гитлеровских войск, согласились капитулировать.

8 мая в Берлине был подписан акт о безоговорочной капитуляции всех фашистских войск. В связи с этим командование Краснознаменным Балтийским флотом получило приказ от наркома Военно-Морского флота с 9 мая прекратить все боевые действия. Чувствовалось, что с часу на час должно быть официально объявлено об окончании войны с фашистской Германией и нашей победе. Наступила полночь, но никто не

ложился спать, хотя днем все вели напряженную боевую работу. Разговор у всех один - о безоговорочной капитуляции фашистской Германии. Многие бодрствовали до двух часов ночи. Но едва уснули, как всех разбудила стрельба зенитчиков, прикрывавших аэродром.

Быстро поднимаюсь, звоню на коммутатор и прошу девушку соединить меня с командиром артдивизиона. А дежурная кричит в трубку:

- С победой Вас, товарищ майор! Дождались! Радостная, долгожданная весть быстро разлетелась по гарнизону. К артиллерийским залпам прибавилась трескотня пулеметов.

Услышав артиллерийскую стрельбу, техники, механики и мотористы прибежали к своим самолетам как по тревоге, а потом, узнав в чем дело, сели за башенные огневые установки и салютовали до полного израсходования патронов.

В ту ночь всюду слышались выстрелы - казалось, радости не будет конца. Некоторые, спросонья, не сразу понимали, в чем дело, а когда узнали бросились обнимать друг друга. В кубриках до утра так и не ложились спать.

Кто-то запел песню о Москве. Ее подхватили и понеслась над аэродромом:

"Кипучая, могучая, Никем не победимая. Москва моя, страна моя Ты самая любимая".

Утром, после завтрака, состоялся митинг. Открыть его поручили мне. Выступило несколько человек. Проникновенные слова сказал командир 21-го истребительного авиаполка Герой Советского Союза П. И. Павлов. Страстно, от всего сердца говорили и другие авиаторы.

Трудно сейчас воспроизвести на бумаге все сказанное в тот радостный день. Все это надо вновь пережить, чтобы выразить чувства людей, выстоявших в титанической борьбе, в войне, длившейся почти четыре года, войне самой тяжелой, самой кровопролитной в истории человечества.

На плечи Советского Союза и его Вооруженных Сил легла главная тяжесть борьбы с фашистской Германией и ее сателлитами. Красная Армия достойно выполнила свой долг перед Родиной.

Пройдут годы и благодарные потомки воздадут должное бессмертному подвигу, совершенному советским солдатом.

В Волгограде взметнется ввысь величественная фигура Матери-Родины, благословляющая своих сыновей на правое дело.

В Берлине на гранитном пьедестале в огромный рост встанет воин-освободитель, прижавший к плечу ребенка, с карающим мечом в руках, которым он, словно кровожадного дракона,

разрубил фашистскую свастику.

Будут пламенеть свежие цветы у многочисленных памятников на советской земле, в городах и селах Европы - везде, где советский воин осуществил свою историческую освободительную миссию.

Победа! Все мы жили ею, радовались. Мы ждали этой радости, а когда она пришла никто не ожидал, что она будет такой великой, такой захватывающей, такой потрясающей.

Среди нас незримо присутствовали те, кто сложил свою голову, сражаясь за свободу Родины и освобождение всего человечества от фашизма. Они ушли в бессмертие ради жизни на земле. Ценой своей крови и жизни уничтожая фашизм, они всегда помнили о родном социалистическом Отечестве, о своем народе, о матерях и отцах, о детях.

Мы и сегодня помним о павших, говорим словами поэта:

"Никто не забыт и ничто не забыто. Земля обелисками густо покрыта, Знамена склонены, огни неугасны... У памяти цвет, как у знамени, красный".

* * *

Еще утром из штаба ВВС по телефону передали: нам разрешается использовать день для отдыха личного состава. Об этом объявили на митинге. Все разошлись по своим подразделениям. Вскоре то тут, то там послышались песни...

Около полудня мы с Григорием Васильевичем Добрицким и Николаем Ивановичем Ивановым зашли в штаб. Не успели присесть, как раздался телефонный звонок. Трубку взял Николай Иванович. Мы увидели, как сразу вытянулось у него лицо. Он слушал, а потом сказал: "Есть!" и повернулся ко мне.

- Приказано всем имеющимся в наличии машинам вылететь в море. Фашисты удирают с мыса Хель и из Курляндии в Швецию. Надо обнаружить караваны судов и заставить соблюдать условия капитуляции. В случае отказа уничтожить.

Приказ есть приказ. Объявили боевую тревогу. Как ни странно, на своих местах оказались все летчики, штурманы, стрелки-радисты и, конечно, техники, механики. Пока готовили самолеты, я обошел экипажи и отобрал для выполнения задания двенадцать. Потом связался с командиром истребительного полка. Оказывается, и он получил приказ прикрывать нас.

Первым ушел в полет я. Наш экипаж сразу же обнаружил вражеские суда: транспорты, шхуны, баржи... Никаких организованных конвоев не было - каждый двигался сам по себе.

Это было похоже на бегство перепуганного зверя, пытавшегося уйти от возмездия. Сразу же передал на КП свои координаты и приказал поднять в воздух все самолеты.

Они не заставили себя долго ждать. Первую группу вел командир первой эскадрильи капитан П. Д. Тимофеев. В нее входили экипажи летчиков А. М. Сушицкого, В. П. Фоменко и В. А. Астукевича.

Вторую группу возглавил командир второй эскадрильи капитан Ф. Н. Макарихин (летчики Г. В. Позник, И. Ф. Смоляков и Д. С. Вершинин).

Третью группу скомплектовал мой заместитель по летной подготовке майор Е. П. Прикащиков. Он недавно прибыл в полк и делал первый вылет. В его группу вошли летчики из третьей эскадрильи В. П. Полюшкин, В. М. Кулинич и В. Д. Петров. Каждая группа прикрывалась парой истребителей.

Мы дали фашистам предупредительный сигнал. Вместо ответа они открыли зенитный огонь. Тогда я отдал приказ о переходе в атаку.

Удачно атаковал транспорт водоизмещением в 8000 тонн лейтенант Сушицкий. От прямого попадания бомбы судно пошло на дно. Такой же транспорт потопил лейтенант Позник. Лейтенанты Полюшкин и Кулинич совместным ударом потопили транспорт в 5000 тонн.

Старший лейтенант Фоменко, капитан Тимофеев и младший лейтенант Вершинин своими целями избрали боевые корабли. Их торпедами и бомбами были потоплены два миноносца и сторожевой корабль.

Неудача постигла экипаж Астукевича. Снарядом из зенитного орудия перебило гидросистему самолета. Летчику с трудом удалось довести машину до аэродрома и совершить посадку.

Нескладно получилось и у меня. Мы зашли в атаку на один транспорт, где на палубе, прижавшись друг к другу, стояли фашистские солдаты. Я выпустил почти в упор торпеду, но она прошла под транспортом, не причинив вреда. Тогда пошел на штурмовку. Один раз обстрелял удачно, трассирующие пули покрыли палубу, а потом еще стрелок-радист В. В. Быков добавил огня из башенных пулеметов.

На втором заходе нас постигла неудача - самолет получил повреждение и мы кое-как дотянули до своего аэродрома.

Так закончился для нас первый послевоенный день, день мирный и долгожданный. В этот же день мы поставили точку на своем боевом пути.

С великим достоинством личный состав 51-го минно-торпедного авиаполка пронес свое боевое знамя от Ленинграда до Кенигсберга, Данцигской бухты и Штеттина.

Полк внес достойный вклад в дело победы над фашистской Германией. Он принимал участие во всех важнейших

наступательных операциях, проводимых Краснознаменным Балтийским флотом совместно с войсками Ленинградского фронта. На боевом счету полка более 100 потопленных вражеских боевых кораблей и транспортов, два танкера, плавучий док с неопознанным судном.

Лучшими, потопившими наибольшее количество фашистских транспортов и кораблей (экипажем, в паре и в группе), являются: экипаж командира звена Героя Советского Союза Александра Александровича Богачева (штурман звена Николай Иванович Конько, стрелок-радист Игорь Федорович Иванов). У него 15 потопленных единиц.

У экипажа командира звена Дмитрия Кузьмича Башаева (штурман звена Алексей Гаврилович Арбузов, стрелок-радист Семен Александрович Иванов) - 14 потопленных единиц. Столько же у экипажа командира звена Виктора Мартыновича Кулинича (штурман звена Игорь Степанович Жебуртович, стрелок-радист И. И. Лазарев).

Одиннадцать потопленных транспортов на счету экипажа заместителя командира эскадрильи Героя Советского Союза Михаила Владимировича Борисова (штурман "звена Герой Советского Союза Иван Ильич Рачков, стрелок-радист Александр Семенович Демин).

По 10 потопленных транспортов и кораблей имеют: командир эскадрильи Федор Николаевич Макарихин (штурман Александр Петрович Лясин, стрелок-радист Владимир Григорьевич Агафонов, а после его ранения Петр Иванович Кудем), командир звена Валентин Павлович Полюшкин (штурман Иван Нилович Яковлев, стрелки-радисты В. И. Арчаков, Валентин Николаевич Плеханов).

Боевые страницы истории 51-го минно-торпедного полка насыщены героизмом, мужеством, самоотверженным трудом летного и технического состава. Немало подвигов совершили летчики-торпедоносцы Балтики на ленинградской земле и в водах Балтийского моря. Их героические дела золотыми буквами вписаны в историю Советских Вооруженных Сил и Краснознаменного Балтийского флота. На всем боевом пути полка, начиная от Ленинграда и кончая Штеттином (Щецином) стоят памятники, обелиски. Надписи на них рассказывают о тяжелых боях, проведенных морскими летчиками. Они дрались с врагом, не щадя своей жизни. Жертвуя собой, шли на таран, чтобы разгромить фашизм и приблизить День Победы.

Боевые годы безвозвратно ушли в историю, но имена героев, отдавших свою жизнь в войне за Родину, навсегда останутся с нами.

Ежегодно 9 мая на традиционной встрече в Ленинграде ветераны морской авиации вспоминают тех, кто не вернулся с боевого задания. К подножию памятников и на могилы погибших ложится живой ковер ярких цветов: белоснежных калл и пышной сирени, а среди них каплями крови горят красные гвоздики. В тесном кругу стоят ветераны - свидетели и участники кровопролитных сражений. С душевной гордостью мы помним, что вместе с нами били фашистов майор Ф. А. Ситяков, Герои Советского Союза И. И. Пономаренко, Г. А. Заварин, И. В. Тихомиров, И. К. Сачко и В. П. Носов. Радуемся, что и теперь в первых рядах защитников Родины идет славная советская молодежь - наша надежная смена, унаследовавшая все лучшие черты старшего поколения.

О бойцах живых и о тех, кого нет с нами

...Отгремели бои. Военные будни сменились напряженным послевоенным периодом - переходом строевых частей авиации ВМФ к жизни по уставам мирного времени. Это был период весьма нелегкий.

На вооружение поступала новая реактивная техника, которая требовала глубоких знаний. У многих летчиков военного времени не хватало теоретической подготовки. Чтобы сохранить кадры, имевшие богатый опыт войны, требовалось "пропустить" их через высшие учебные заведения - военные академии, училища, курсы.

На учебу откомандировали многих моих товарищей.

Отрадно, что во время учебы стали частым явлением встречи с однополчанами, с фронтовыми друзьями.

После войны судьба разбросала боевых друзей-однополчан по разным уголкам родной земли и связи оборвались. Но боевая дружба ни с чем не сравнима, она вечна.

"Где же вы теперь - однополчане?" - спрашивал себя каждый из нас. Услышать живое слово боевого друга-ветерана, а тем более встретиться с ним, стало острой, органической потребностью каждого.

И вот в марте 1970 года, в ленинградской молодежной газете "Смена" было опубликовано "Обращение к однополчанам 51-го минно-торпедного авиаполка". И тут ко мне сразу же, буквально пачками посыпались письма ветеранов. Одновременно пришли письма от бывшего командира первой эскадрильи Ивана Дмитриевича Тимофеева, бывшего штурмана эскадрильи Алексея Сергеевича Сирика и бывшего начальника связи эскадрильи Виктора Арсентьевича Дикарева. Они предложили создать совет ветеранов полка, увековечить память погибших в бою товарищей, выполнить клятву, которую они давали тем, кто не вернулся с поля боя.

Живет этот бывший боевой экипаж в разных городах:

И. Д. Тимофеев, подполковник запаса, работает на одном из заводов в Риге, А. С. Сирик, подполковник запаса - секретарь партийной организации одного из предприятий в г. Камышине Волгоградской области, а В. А. Дикарев живет в Ленинграде. Все они высоко ценят боевую дружбу и являются членами совета ветеранов полка, который был создан в 1970 году. Ежегодно, на традиционной встрече ветеранов авиации ВМФ в Ленинграде, их всегда можно видеть вместе, а неутомимый Виктор Арсентьевич Дикарев является основным организатором всех наших больших и малых начинаний.

В письмах поступило много других ценных предложений, характеризующих стремление наших однополчан сделать все возможное, чтобы героические дела коллектива полка не были забыты.

Отрадно отметить и экипаж бывшего заместителя командира первой эскадрильи Владимира Петровича Фоменко, у которого немало личных боевых побед и хороших дел на фронте мирного труда. В прошлом штурман его звена Геннадий Арсентьевич Чернышев в 1945 году стал штурманом эскадрильи. После войны он успешно закончил академию. Но по состоянию здоровья в 1954 году ушел в запас и поступил работать старшим преподавателем на кафедре летной эксплуатации в Ленинградском авиационном училище ГВФ. Одновременно заочно учился в аспирантуре. Защитил диссертацию и получил ученую степень кандидата технических наук, ему присвоено звание доцента. За период работы в училище он написал ряд научных трудов. Но 19 июля 1972 года, на 51-м году жизнь Геннадия Арсентьевича Чернышева безвременно оборвалась.

Бывший стрелок-радист этого экипажа Алексей Иванович Гридяев продолжал служить в другой части, стал отличником в учебно-боевой и политической подготовке. Неоднократно поощрялся командованием, дважды сфотографирован у развернутого боевого знамени части. Был неоднократным чемпионом Военно-Воздушных Сил КБФ по боксу. После демобилизации переехал в город Сумгаит и вот уже 29 лет работает там бригадиром по ремонту оборудования. Бригаде в ноябре 1964 года присвоено звание коллектива коммунистического труда. С 1958 г. Алексей Иванович имеет личный штамп ОТК. Коммунисту Гридяеву в 1971 году в торжественной обстановке был вручен орден Трудового Красного Знамени. К боевым наградам прибавилась награда за мирный труд. "Когда видишь, как бодрой походкой идет на работу Алексей Иванович, - пишет нам главный инженер Балашов, - то

веришь, что такому человеку не страшны никакие трудности. Мы все знаем, что участок, где трудится он, находится в надежных руках".

Несколько позже в активную работу по организации встречи ветеранов полка включился и подполковник запаса Борис Павлович Черных. С первого и до последнего дня войны он на фронте, в начале в 1-м, а затем в 51-м минно-торпедном авиаполку. За потопление шести транспортов и подводной лодки врага его грудь украшают четыре ордена Красного Знамени и другие награды. Он часто выступает перед молодежью и рассказывает о бесстрашных летчиках Балтики, своих товарищах-однополчанах.

Самый крупный коллектив ветеранов находится в Ленинграде. Здесь их целое подразделение, и возглавляет его бывший инженер полка, полковник в отставке Георгий Федорович Яковлев. Такие же подразделения существуют в Москве и Орле.

Четверо ветеранов нашего полка живут в Нижнем Тагиле. Трое - Е. И. Добин, Л. Д. Малахов, А. П. Аганичев - потомственные тагильчане, а А. В. Исаков - сибиряк, родом из Кемерово. Сейчас все трудятся на орденоносном металлургическом комбинате им. В. И. Ленина. Каждый из них ведет большую общественную работу по воспитанию подрастающего поколения. Да и сыновья у каждого уже служат или собираются служить в наших Вооруженных Силах. Все четверо - ударники коммунистического труда, награждены ленинской юбилейной медалью "За доблестный труд" и значком "Победитель социалистического соревнования".

На комбинате работают многие династии металлургов. Среди них и династия Аганичевых: отец - потомственный металлург, депутат Верховного Совета СССР первого созыва, сын Анатолий Петрович - ветеран 51-го авиаполка. Дед и бабушка работали на металлургическом заводе еще у капиталистов Демидовых.

Анатолий Васильевич Исаков ведет родословную с шахтерской семьи Кузбасса.

У Евгения Ивановича Добина отец и дед были кузнецами и коногонами на руднике.

- В повседневной будничной работе на своем предприятии, - пишет совету ветеранов полка Евгений Иванович, - очень часто вспоминаю нашу славную семью 51-го авиаполка, где формировались хорошие черты характера каждого из нас. Порою может быть не все и не всегда шло гладко и не так, как хотелось бы, но память об этом славном боевом коллективе останется на всю жизнь...

Евгений Иванович Добин, член совета ветеранов 51-го

авиаполка, много сделал и делает по увековечению памяти погибших. При его непосредственном участии на Нижне-Тагильском металлургическом комбинате имени В. И. Ленина отлиты три мемориальные доски. Добин пишет воспоминания о фронтовых делах, рассказывая о героях-однополчанах, призывает красных следопытов и школьников заинтересоваться судьбой воинов-таллинцев. При этом Евгений Иванович напоминает слова маршала Г. К. Жукова: "Молодых людей я призвал бы бережно относиться ко всему, что связано с Великой Отечественной войной. Это все важно. Это очень малая плата за все, что они (герои войны) сделали для вас в 1941-м, 42-м, 43-м, 44-м, 45-м годах".

* * *

Хочется рассказать много хорошего о нашем однополчанине Николае Ивановиче Конько - полковнике запаса, старшем преподавателе Николаевского кораблестроительного института имени адмирала С. О. Макарова.

Когда я задумал однажды написать очерк о Н. И. Конько для газеты, то не сразу мог решить, какой же черте его характера отдать предпочтение. О делах Конько можно много писать, долго рассказывать и все будет интересно, поучительно.

К боевым делам штурмана звена младшего лейтенанта Н. И. Конько, записанным в моих фронтовых дневниках, прибавились послевоенные дела и его трудовые будни в Николаевском кораблестроительном институте.

Коммунист Н. Конько бескомпромиссный и прямой человек, непримиримый ко всему, что мешает эффективно трудиться.

Николай рос и воспитывался на Украине в семье рабочего Николаевского паровозного депо Ивана Феодосеевича Конько. В 1939 году 18-летний комсомолец отлично окончил школу и в том же году поступил в Николаевский кораблестроительный институт. Но учиться ему не пришлось - его призвали в ряды Вооруженных Сил.

Первые радости военной жизни он познал в морской пехоте, еще в начале войны. Затем началась учеба на штурманском отделении Военно-морского авиационного училища им. Леваневского. Окончив училище в начале 1943 года, вместе с другими товарищами он направляется на перегонку самолетов из Сибири в действующие флоты - Северный, Черноморский, Балтийский.

И вот - первое испытание для молодого авиационного специалиста штурмана Конько на зрелость. В одной из перегонок, при вылете в Новосибирск на их самолете из-за неисправности не запускались моторы.

Вся группа улетела, а экипаж Конько остался. Через 35 - 40 минут, когда неисправность устранили, членов экипажа вызвал к себе ответственный за организацию перегонки полковник Курочкин.

- Сможете ли сами долететь до Новосибирска? - спросил он.

Ответ был утвердительным. Пожелав счастливого пути, полковник разрешил вылет.

Полет по незнакомой трассе завершился успешно и вселил в штурмана Конько уверенность в свои силы, сыграл важную роль в дальнейшей его штурманской работе.

Прибыв на фронт в боевой 51-й минно-торпедный полк, молодой специалист назначается штурманом звена. Ему доверяли выполнение самых трудных боевых заданий.

Кончилась война и Н. И. Конько, как лучший из лучших, остался в строю. Много учился сам, учил других и рос по службе.

В 1960 году в соответствии с законом "О значительном сокращении Вооруженных Сил СССР" полковник Н. И. Конько уволился в запас и вместе с семьей прибыл в Николаев, где прошло его детство, где все было родным, близким.

Не найдя работу по специальности, где бы Н. Конько смог применить свои знания и опыт, он поступил на 1-й курс Николаевского кораблестроительного института и работал лаборантом, а затем учебным мастером.

...18 мая 1965 года шло отчетно-выборное собрание партийной организации кораблестроительного института.

После принятия решения по отчетному докладу приступили к выдвижению кандидатур в состав парткома. Первым попросил слово ректор института профессор В. М. Бузник.

- Предлагаю включить в список для тайного голосования по выборам партийного комитета института Конько Николая Ивановича, полковника запаса, участника Великой Отечественной войны, награжденного четырьмя боевыми орденами Красного Знамени, орденом Красная Звезда и многими медалями, члена КПСС с 1944 года. В настоящее время работает учебным мастером в лаборатории кафедры металлорежущих станков и технологии металлов нашего института. Работу знает и выполняет ее доброкачественно, за что пользуется заслуженным авторитетом среди преподавательского состава кафедры и студентов. Учится сам на четвертом курсе вечернего факультета.

Отличник.

После выборов доцент Станислав Федорович Трунин спросил у Н. Конько:

- Николай Иванович, как вы восприняли предложение ректора?

- Знаете, Станислав Федорович, для меня это было совершенно неожиданно. По специальности я авиационный штурман. Этой специальности я посвятил около 20 лет. своей жизни. С партийной работой был знаком не больше, чем любой другой строевой офицер избирался в партбюро, выполнял разные партийные поручения. Выполнять же обязанности члена парткома крупного института, в котором сравнительно недолго работаешь, это большая честь и высокая ответственность.

Но вернемся немного назад.

Когда Николай Иванович перешел на четвертый курс института, его пригласил заведующий кафедрой металлорежущих станков и технологии металлов доцент Ф. С. Дегтярь и предложил работать в лаборатории резания учебным мастером.

Дав согласие, Н. И. Конько быстро изучил металлорежущие станки, имевшиеся в лаборатории, и работу на них. Большую помощь вначале ему оказали старые мастера, особенно Ф. Е. Розуменко - мастер "золотые руки".

И вот пришел день первой лабораторной работы. Николай Иванович тщательно подготовился, как бывало раньше к полетам, но все-таки без волнения не обошлось. Тем не менее занятие прошло, как и следовало ожидать хорошо. Так начался для бывшего штурмана новый этап работы со студентами.

Постепенно росла привязанность студентов к этому спокойному и уравновешенному мастеру, всегда готовому помочь разобраться в неясных вопросах. А вопросов, как всегда, возникало много - их задавали и в учебные часы, и после занятий.

Однажды лабораторные занятия необходимо было провести в первые часы учебного дня. Николай Иванович пришел заранее, приготовил все необходимое. В лаборатории и на кафедре, которая размещалась рядом за тонкой перегородкой, пока еще никого не было. Скоро должны придти преподаватель и студенты. Раздался телефонный звонок. Преподаватель сообщал, что заболел и на занятие прийти не может. А студенты уже прибыли. Выход один - провести занятие за преподавателя и за себя, что Николай Иванович и сделал.

Теперь же к занятиям со студентами прибавилась работа в парткоме института. Николая Ивановича избрали заместителем секретаря парткома.

Начался новый, весьма ответственный период в жизни и труде бывалого воина. Надо было тщательно разобраться с положением институтских партийных дел. А партийный коллектив большой - около 400 коммунистов, объединенных в пять партийных организаций факультетов и отделов.

Авторитет вновь избранного парткома повышался по мере

роста его активности.

Если в первое время в течение нескольких дней в партком никто из коммунистов, не говоря уже о беспартийных, не заходил (за исключением тех, кого вызывали), то со временем дверь парткома буквально не закрывалась. Сюда шли все - и коммунисты, и беспартийные. Шли с радостями, шли с горестями, шли с предложениями по улучшению работы и устранению недостатков. Шли потому, что знали: если в парткоме что-то решили, то это обязательно будет выполнено.

В июне 1967 года Н. И. Конько с отличием окончил институт и с сентября по совместительству начал проводить занятия со студентами по технологии металлов.

Нельзя сказать, что это были первые лекции в жизни Николая Ивановича. Он и раньше проводил много занятий по штурманскому делу и тактике боя с летчиками, командирами и штурманами звеньев, эскадрилий, полков, офицерами штаба авиадивизии. Но то были сослуживцы, "свои люди", с которыми он годами вместе жил и работал.

Здесь же, в большой, светлой институтской аудитории, 250 юношей и девушек, начавших самостоятельную жизнь, дружно встают, приветствуя вошедшего преподавателя, а затем 500 внимательных глаз выжидающе следят за каждым его шагом, жестом, за каждым словом.

К напряженной работе в парткоме прибавилась учебно-воспитательная работа со студентами.

- Прямо скажу, было трудно, - говорит Николай Иванович. - Но это помогло мне лучше понимать особенности вузовского коллектива.

В 1970 году за успехи в учебной и научной работе и в связи с 50-летием со дня основания Николаевский кораблестроительный институт был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

- В этом большая заслуга парткома и немалая заслуга Н. И. Конько, пишет в совет ветеранов полка член парткома института С. Ф. Трунин.

Н. И. Конько можно видеть всюду: в парткоме, в комитете комсомола, в профкоме, на занятиях, в общежитии студентов, в приемной комиссии, в разных отделах института. Он всегда находит время, чтобы разобраться в делах, помочь, а если нужно, то и потребовать быстрого исправления недостатков.

Николая Ивановича можно видеть и рано утром, и поздно вечером. Он всегда старается как можно лучше выполнить свою работу. За успехи в труде он награжден юбилейной медалью "За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина".

В своей новой профессии за сравнительно короткое время Н. И. Конько достиг немалого. И все потому, что в его характере с юности сформировались два весьма важных качества, не позволяющие быть посредственным в любом деле, в любой профессии. Во-первых, он любит труд, во-вторых, жаден к знаниям.

Бывший штурман, а ныне старший преподаватель института может решать специальные вопросы резания металлов на любом уровне - от рабочего до ученого.

* * *

В 1974 году в Ленинграде в День Победы собрались ветераны бывшего 51-го минно-торпедного орденоносного Таллинского авиаполка КБФ.

"В большом сборе" приняло участие около 100 ветеранов-однополчан. Собрались все, кто ценит боевую дружбу. Ветераны приехали из разных уголков страны, а кто не смог приехать - прислали приветственные телеграммы, письма.

Это была незабываемая встреча, своего рода самоотчет каждого перед коллективом.

Приехали бывший штурман звена Н. И. Конько и его жена Софья Степановна Конько (Баранова), тоже ветеран нашего полка. На фронте Софью Баранову и Николая Конько связывала крепкая дружба. Каждый боевой вылет Николая стоил Софье немало переживаний. Многие завидовали их дружбе, из которой сложилась прочная семья. Она вырастила двух сыновей. Старший Николай весь в отца, успешно окончил институт и работает инженером. Младший Виктор - студент Николаевского кораблестроительного института.

Наши Софья и Николай - такие же обаятельные, как и три десятка лет назад. Глядя на них и теперь ощущаешь неиссякаемую энергию и душевную теплоту этих людей.

- Хоть и сменил флотский китель на штатский костюм, - улыбаясь говорил Конько, - но военным привычкам остаюсь верен.

Да, Николай Иванович Конько по-прежнему внешне и внутренне подтянут и всегда готов выполнить любое дело. Потому и тянется к нему студенческая молодежь.

* * *

Редеют ряды ветеранов полка.

Не дожив до 50 лет, скончался бывший штурман Иван Нилович Яковлев, на счету у которого 10 потопленных вражеских транспортов и кораблей, кавалер четырех боевых орденов.

После демобилизации Иван Нилович окончил в Калининграде институт рыбного хозяйства и работал в Новой Ладоге научным сотрудником. И нужно же случиться такому

несчастью: человек пришел домой в обеденный перерыв, покушал, лег отдохнуть, уснул и больше не проснулся, оставив на воспитание жены Валентины Васильевны двух сыновей.

В разное время ушли от нас Владимир Васильевич Соколов и Виктор Степанович Шишкин. Но самым тяжелым для ветеранов полка был 1973 год, который унес немало жизней. Скончался Николай Петрович Федулов, получивший во время войны тяжелое ранение позвоночника при налете на Лиепаю. Ему бы по состоянию здоровья отдыхать, но он не мог жить без труда, его всегда тянуло в рабочий коллектив.

После длительной и тяжелой болезни умер наш не знавший страха знаменитый разведчик Григорий Васильевич Позник, которому только-только перевалило за 50 лет. Горько было смотреть на этого человека, как он мучился. Как-то мне пришлось поехать в командировку в Ленинград. Я запланировал себе обязательно навестить Григория Васильевича.

И вот мы с Виктором Арсентьевичем Дикаревым звоним в квартиру 60, в доме No 17 на шоссе Революции. Дверь открывает Калерия Сулеймановна - жена Григория. В семье обстановка, как и следовало ожидать, тяжелая. Григорий Васильевич только что выписался из больницы. Он совсем потерял дар речи. Наступил паралич нижней челюсти, он с трудом принимал пищу.

Нашему приходу в квартире Григория Васильевича обрадовались, но радость эта сквозь слезы. Крепко, по-фронтовому, обняли друг друга. В начале разговор с ветераном не клеился, за него говорила Калерия Сулеймановна, а потом все же началась оживленная беседа, только Григорию Васильевичу пришлось свои мысли выражать в письменном виде.

Визит наш затянулся надолго и мы поздно возвратились домой. Осенью Григория Васильевича не стало. И виновата в этом война - она укоротила ему жизнь.

Вскоре ушел из жизни еще один наш боевой штурман, кавалер четырех боевых орденов и 11 медалей - Александр Сергеевич Скрипник. Когда совет ветеранов готовил "большой сбор" бывшего 51-го минно-торпедного полка, Александр Сергеевич был серьезно болен - он перенес инфаркт. В своих письмах он сообщал: жажда встретиться с боевыми друзьями полка у него настолько велика, что обязательно будет на сборе "хоть на четвереньках". На "большом сборе" мы слушали интересное, страстное выступление Александра Сергеевича. И вот эти волнующие встречи, связанные с тяжелыми воспоминаниями военных лет и гибелью фронтовых друзей, вновь уложили его в постель с инфарктом, но уже в последний раз.

* * *

Каждый раз во время войны, когда мы собирались на разбор проведенных боев, то всегда давали клятву никогда не забывать боевых друзей, и мы твердо следуем этому правилу.

Нашими активными помощниками стали неутомимые юные друзья - красные следопыты. Наша связь с ними наладилась в 1970 году.

Однажды, когда я работал в Центральном военно-морском архиве в г. Гатчино, ко мне подошел начальник архива:

- Вы полковник Орленко Иван Феофанович, бывший командир 51-го минно-торпедного авиаполка КБФ?

Я утвердительно кивнул головой. Тогда он показал мне целую кипу писем и сказал:

- Это вас разыскивают школьники, пионеры. Я прошу ответить вот на эти два письма. На остальные отвечу сам.

Его ответ был коротким - он просто сообщил всем мой адрес. И сразу посыпались письма. Но я ничуть не жалел об этом, хотя отвечать на письма приходилось даже ночью. Ответить следопытам это не то, что написать письмо другу. Им нужен подробный материал о событиях военных лет, имена людей, различные сведения, что сделать нелегко, да и времени требуется немало, а его никогда не хватает. Хорошо, что помогли фронтовые дневники и работа в архивах, где мне довелось уточнить многие данные, раздобыть недостающие сведения, полностью восстановить историю нашего 51-го минно-торпедного авиаполка.

За последнее время дела пошли лучше, так как историей полка занимается совет ветеранов. И везде, где живут и трудятся наши однополчане, там созданы комнаты (уголки) славы, отражающие боевые подвиги участников войны.

В городе Орле по инициативе нашего однополчанина Виктора Константиновича Андросова один из пионерских отрядов школы No 22 носит имя летчика - балтийца героя Великой Отечественной Виктора Носова. Отряд является одним из лучших в школе. Пионеры собрали много нового материала о летчике, подготовили специальный рапорт, который Виктор Константинович зачитал на "большом сборе" в Ленинграде. Уголок славы и истории 51-го минно-торпедного полка создан при нашем непосредственном участии в детском интернате в г. Перми.

Широко показаны боевые дела нашего 51-го полка в Калининграде, в Музее боевой славы ВВС ДКБФ. Большую работу по сбору материала о погибших бойцах полка проводят пионеры школ NoNo 11, 43 и 49 Калининграда. В городе двум улицам присвоены имена наших героев: Виктора Петровича Носова и

Ивана Васильевича Тихомирова. В 1975 году проведен праздник этих улиц. Праздники прошли на высоком уровне. Неоценимую помощь в сборе материала и подготовке праздника улицы имени Тихомирова оказали красные следопыты детского санатория No 1 г. Светлогорска "Отрадное". На празднике улицы имени Носова посчастливилось присутствовать мне. Это было большое торжество не только одной улицы, но и всего города.

Вершиной, отражающей величие подвигов балтийских авиаторов в Великой Отечественной войне, является монумент боевой славы, открытый накануне 30-летия Победы в Калининграде. Он представляет собой взлетную полосу. Посредине - высоко в небо взметнулась серебристая стрела самолета.

Есть уголки боевой славы балтийских летчиков в средней школе No 37 Вильнюса, 16-й средней школе Клайпеды, в профтехучилище No 4 Ленинграда, в Днепродзержинском индустриальном техникуме, в Клопицах Ленинградской области.

Особой похвалы заслуживают следопыты профтехучилища No 37 в Лиепае Латвийской ССР. Во главе их вот уже длительный период стоит неутомимый, всеми уважаемый Николай Филиппович Кобец, человек, преданный своему патриотическому долгу. Я познакомился с его перепиской с ветеранами, семьями и родственниками погибших. Сколько высказано ему в письмах благодарностей!

- Какой из поисков принес вам наибольшее удовлетворение? - спросил я Николая Филипповича.

- Трудно сказать, - ответил он. - Все они для меня дороги, но, пожалуй, я бы отдал предпочтение вот этой...

Он показал фотографию памятника морским летчикам, погибшим при выполнении боевого задания в районе Лиепайского порта, и открытие которого приурочивалось к 30-летию Победы.

Кто эти летчики и что о них известно? Исчерпывающий ответ на эти вопросы можно получить в Музее боевой славы профтехучилища No 37.

Николай Филиппович рассказывает:

- Работа по розыску и раскопкам самолетов, сбитых фашистами над Лиепаей, началась нашими следопытами давно и была кропотливой, трудной. Пришлось много ездить по району, беседовать с очевидцами воздушных боев, вести переписку с оставшимися в живых боевыми товарищами летчиков, делать запросы в государственные архивы, разыскивать родственников героев, рыться в старой периодике и, наконец, копать и копать землю, пронизывая ее металлическими щупами в надежде

наткнуться на части самолета, где в обломках находились останки летчиков.

Во время подготовки к 30-летию Победы возникла идея - увековечить имена летчиков, сражавшихся и погибших в небе Лиепаи. Теперь такой обелиск установлен. Всего на нем 56 имен. Пока...

Недавно экспозиции музея училища под названием "Бессмертные подвиги летчиков", "Никто не забыт, ничто не забыто" демонстрировались на выставке технического творчества, организованной Госкомитетом по профтехобразованию при Совете Министров Латвийской ССР.

Благодарственные письма и письма-запросы идут в Лиепаю из многих городов нашей страны. Центром этой связи является семья работников профтехучилища Николая Филипповича и Анны Васильевны Кобец.

- А сколько вы пишете в день писем? - спросил я у Николая Филипповича.

- Да вот сегодня написал два десятка. - Потом подумал и добавил: - Но бывает и больше, если посидеть до утра...

Лиепайский горком КП Латвии и горисполком пригласили меня на открытие памятника летчикам и на празднование 30-летия Победы.

Три дня Лиепая чтила героев защиты и освобождения города.

В мае 1976 года был сооружен памятник морским летчикам в Клопицах, откуда наш 51-й полк начал свой боевой путь.

Сейчас аэродрома в Клопицах нет. Он стал обыкновенным совхозным пастбищем. Уже много лет не ревут здесь моторы боевых машин. Только ветер с седой Балтики колышет траву да клонит ветви елей и берез на окраине поля, где когда-то стояли самолеты-торпедоносцы. Кругом безмолвная тишина.

А в суровые дни войны отсюда, взревев на старте всей мощью моторов, уходили на боевые задания торпедоносцы 51-го полка морской авиации. Уходили, чтобы прикрыть с берега Финского залива фланг наступавших войск Ленинградского фронта, топить фашистские транспортные суда, доставлявшие врагу подкрепления.

Здесь же, на фронтовом аэродроме, полк получил первую благодарность Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина и почетное воинское наименование "Таллинский". Позже на боевом знамени полка засверкали ордена Красного Знамени, Ушакова и Нахимова...

16 экипажей не вернулись в Клопицы с боевого задания, погибли в боях за освобождение Советской Эстонии и Прибалтики.

Ветераны полка, бывшие летчики и механики, по своему проекту и своими руками соорудили монумент в память о своих павших товарищах. Возглавляли эту работу Виктор Арсентьевич Дикарев и однополчане В. Зыков, В. Скатерников и Н. Романов. Мемориальные доски отлиты на металлургических заводах в Нижнем Тагиле, Днепродзержинске и Лиепае. Благоустройство и озеленение территории, где воздвигнут монумент, взяли на себя труженики совхоза "Ленинский путь" и школьники деревни Клопицы.

По увековечению памяти погибших сделано много, но нужно сделать еще больше. Мы в постоянном долгу перед теми, кто погиб в боях за Родину, и мы еще раз говорим: будет сооружен мемориальный комплекс в Калининграде, где советские войска понесли большие потери. Будет памятник морским летчикам в Паланге. Именами героев разгрома фашизма будут названы новые улицы, поселки, суда, школы, пионерские дружины. Имена погибших морских летчиков будут вечно служить грядущим поколениям символом мужества и стойкости.

В народе говорят: "Время может все сделать". Оно может уменьшить боль от тяжелых ран войны, в какой-то мере приглушить страдания. Но одного не может сделать время: заставить потускнеть память о героизме и стойкости советских людей, о наших фронтовых друзьях-товарищах, о тех, кто не вернулся с войны в родной дом.